



Zlen: LVwG-318-010/R1-2015, LVwG-327-004/R1-2015,
LVwG-409-002/R1-2015, LVwG-414-007/R1-2015,
LVwG-435-002/R1-2015

Bregenz, am 14.10.2015

Im Namen der Republik!

Erkenntnis

Das Landesverwaltungsgericht Vorarlberg hat durch sein Mitglied Mag. Nikolaus Brandtner über die in der Begründung unter Punkt 2. angeführten Beschwerden der ebenfalls dort angeführten Beschwerdeführerinnen und -führer gegen den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft B vom 22.01.2015, ZI XXX,

- 1.) den Beschluss gefasst, dass gemäß § 31 des Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetzes (VwGVG) die Beschwerden aller Beschwerdeführerinnen und -führer gegen die Spruchpunkte A. und B/I. bis B/III. und überdies die Beschwerden der Beschwerdeführerinnen und -führer, deren Grundeigentum sich nicht in Österreich befindet, gegen die Spruchpunkte C/I. bis C/III. und D/I. und D/II. des angefochtenen Bescheides als unzulässig zurückgewiesen werden und
- 2.) zu Recht erkannt, dass gemäß § 28 Abs 1 und 2 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz (VwGVG) den restlichen Beschwerden gegen die Spruchpunkte C/I. bis C/III., D/I. und D/II. sowie allen Beschwerden gegen die Spruchpunkte E/I. bis E/V. keine Folge gegeben und der angefochtene Bescheid bestätigt wird.

Gegen dieses Erkenntnis und diesen Beschluss ist gemäß § 25a Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 (VwGG) eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof unzulässig.

Begründung

1. Mit angefochtenem Bescheid wurde der R H GmbH, B, unter Spruchpunkt A. gemäß den §§ 24 Abs 2 und 33 Abs 1 lit a, d, g und n iVm § 35 Abs 1 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftsentwicklung, LGBI Nr 22/1997, idgF, nach Maßgabe eines näher bezeichneten

Sachverhaltes sowie der Plan- und Beschreibungsunterlagen, die einen wesentlichen Bestandteil des Bescheides bilden, die Bewilligung nach dem Gesetz über Naturschutz und Landschaftsentwicklung für die Nachnutzung des Zollamtsareales an der Autobahn A14 in H durch Errichtung und Betrieb einer Raststätte mit Tankstellen, Parkierflächen und neuen internen Verkehrswegen, im Wesentlichen auf den Liegenschaften GST-NRN VVV, WWW, XXX und YYY, alle KG H, sowie die Verlegung des Radweges entlang der „L“ auf GST-NR ZZZ, KG H, und die Verplattung des „Mbaches“ auf GST-NR UUU, KG H, unter natur- und landwirtschaftsschutzrechtlichen Auflagen erteilt.

Unter Spruchpunkt B/I. wurde der Antragstellerin gemäß den §§ 17, 18 und 19 des Forstgesetzes 1975, BGBl Nr 440/1975, idgF, nach Maßgabe eines näher bezeichneten Sachverhaltes sowie des überarbeiteten Rodungsplanes und des überarbeiteten Planes „Gegenüberstellung Flächenbilanz“ des Büros B und P, F, beide vom 21.05.2014, Plancode B und B, die einen wesentlichen Bestandteil dieses Bescheides bilden, die forstrechtliche Bewilligung für die dauernde Rodung von Wald auf der Rodungsfläche Teilfläche 1 im Ausmaß von ca 300 m² und die vorübergehende Rodung von Wald auf der Rodungsfläche Teilfläche 1 im Ausmaß von ca 3.500 m² auf dem GST-NR XXX, KG H, zum Zweck der Nachnutzung des Zollamtsareales an der Autobahn A14 in H durch Errichtung und Betrieb einer Raststätte mit Tankstellen, Parkierflächen und neuen internen Verkehrswegen unter einer Auflage erteilt.

Unter Spruchpunkt B/II. wurde gemäß § 18 Abs 1 Z 2 des Forstgesetzes 1975, BGBl Nr 440/1975, idgF, die unter Spruchpunkt B/I. erteilte dauernde und vorübergehende Rodungsbewilligung an die ausschließliche Verwendung der Fläche zum beantragten Zweck gebunden.

Unter Spruchpunkt B/III. wurde gemäß § 18 Abs 4 des Forstgesetzes 1975, BGBl Nr 440/1975, idgF, die vorübergehende Rodung als vorübergehend erklärt und bis zum 31.12.2017 befristet.

Unter Spruchpunkt C/I. wurde der Antragstellerin gemäß § 38 iVm den §§ 101 Abs 3, 105 und 111 des Wasserrechtsgesetzes 1959, BGBl Nr 215/1959, idgF, nach Maßgabe eines näher bezeichneten Sachverhaltes sowie der vorgelegten und im Sachverhalt näher bezeichneten Plan- und Beschreibungsunterlagen, die einen wesentlichen Bestandteil dieses Bescheides bilden, die wasserrechtliche Bewilligung für die Verlegung des Radweges in den Böschungsbereich der „L“ auf GST-NR ZZZ, KG H, sowie die Verplattung des „Mbaches“ auf GST-NR UUU, KG H, unter wasserbau- und gewässerschutztechnischen Auflagen erteilt.

Unter Spruchpunkt C/II. wurde gemäß § 112 Abs 1 des Wasserrechtsgesetzes 1959, BGBl Nr 215/1959, idgF, als spätester Termin für die Fertigstellung der im Spruchpunkt C/I. bewilligten Vorhaben der 31.12.2017 festgesetzt.

Unter Spruchpunkt C/III. wurde gemäß § 112 Abs 6 des Wasserrechtsgesetzes 1959, BGBl Nr 215/1959, idgF, vorgeschrieben, dass die Fertigstellung der im Spruchpunkt C/I. bewilligten Vorhaben der Bezirkshauptmannschaft B zwecks Erlassung des Überprüfungsbescheides anzuzeigen seien.

Unter Spruchpunkt D/I. wurde der Antragstellerin gemäß den §§ 28 Abs 2 und 29 Abs 1 des Baugesetzes, LGBl Nr 52/2001, idgF, nach Maßgabe des näher bezeichneten Sachverhaltes sowie der vorgelegten und im Sachverhalt näher bezeichneten Plan- und Beschreibungsunterlagen, die einen wesentlichen Bestandteil dieses Bescheides bilden, die Baubewilligung für die Nachnutzung des Zollamtsareales an der Autobahn A14 in H durch Errichtung und Betrieb einer Raststätte mit Tankstellen, Parkierflächen und neuen internen Verkehrswegen, im Wesentlichen auf den Liegenschaften GST-NRN VVV, WWW, XXX und YYY, alle KG H, unter Auflagen erteilt.

Unter Spruchpunkt D/II. wurden die Einwendungen der Nachbarn, mit denen die Verletzung anderer als im § 26 Abs 1 des Baugesetzes, LGBl Nr 52/2001, idgF, genannter öffentlich-rechtlicher Vorschriften behauptet wurde (wie zB Nichtvereinbarkeit des Bauvorhabens mit dem Orts- und Landschaftsbild, Gesetzwidrigkeit des geänderten Flächenwidmungsplanes der Baugrundstücke) gemäß § 26 Abs 2 des Baugesetzes, LGBl Nr 52/2001, idgF, als unzulässig zurückgewiesen, jene, die sich auf das Privatrecht stützen (wie zB Minderung des Verkehrswertes), gemäß § 26 Abs 3 des Baugesetzes, LGBl Nr 52/2001, idgF, auf den zivilen Rechtsweg verwiesen.

Unter Spruchpunkt E/I. wurde der Antragstellerin gemäß den §§ 74, 77 und 353 ff unter Berücksichtigung von § 356b Abs 1 Z 3 der Gewerbeordnung 1994, BGBl Nr 194/1994, idgF, iVm § 32 des Wasserrechtsgesetzes 1959, BGBl Nr 215/1959, idgF, sowie den §§ 93 und 99 des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes, BGBl Nr 450/1994, idgF, nach Maßgabe eines näher bezeichneten Sachverhaltes sowie der vorgelegten und im Sachverhalt näher bezeichneten Plan- und Beschreibungsunterlagen, die einen wesentlichen Bestandteil des Bescheides bilden, die gewerbebehördliche Betriebsanlagengenehmigung für die Nachnutzung des Zollamtsareales an der Autobahn A14 in H durch Errichtung und Betrieb einer Raststätte mit Tankstellen, Parkierflächen und neuen internen Verkehrswegen, im Wesentlichen auf den Liegenschaften der GST-NRN VVV, WWW, XXX und YYY, alle KG H, unter Auflagen erteilt.

Unter Spruchpunkt E/II. wurde gemäß § 21 Abs 1 iVm mit § 32 Abs 5 des Wasserrechtsgesetz 1959, BGBl Nr 215/1959, idgF, die im Spruchpunkt E/I. im Rahmen der Konzentrationsregelung mitberücksichtigte Einleitung der Niederschlagswässer in die „L“ bis zum 31.12.2027 befristet.

Unter Spruchpunkt E/III. wurde gemäß § 112 Abs 1 iVm § 32 Abs 5 des Wasserrechtsgesetzes 1959, BGBl Nr 215/1959, idgF, als nächster Termin für die Fertigstellung der im Spruchpunkt E/I. im Rahmen der Konzentrationsregelung mitberücksichtigten Anlageteile zur Einleitung der Niederschlagswässer in die „L“ der 31.12.2017 festgesetzt.

Unter Spruchpunkt E/IV. wurde vorgeschrieben, dass gemäß § 112 Abs 6 des Wasserrechtsgesetzes 1959, BGBl Nr 215/1959, idgF, die Fertigstellung im Spruchpunkt E/I. im Rahmen der Konzentrationsregelung mitberücksichtigten Anlageteile zur Einleitung der Niederschlagswässer in die „L“ der Bezirkshauptmannschaft B zwecks Erlassung des Überprüfungsbescheides anzuzeigen sei.

Unter Spruchpunkt E/V. wurde nach Maßgabe des Spruchpunktes E/I. die Anwendung des § 82 Abs 3 der Gewerbeordnung 1994, BGBl Nr 194/1994, idgF, die Erhöhung der in § 116 Abs 3 Z 9 der Verordnung über brennbare Flüssigkeiten (VbF), BGBl Nr 240/1991, idgF, definierten Einzelabgabemenge bei den LKW-Tankbereichen (LKW-Automatentankstelle) ausnahmsweise von 80 l auf 1.200 l zugelassen.

Unter Spruchpunkt F. wurde festgehalten, dass die Kosten dieses Verfahrens gesondert vorgeschrieben werden.

2. Beschwerden der Beschwerdeführerinnen und -führer

Unter den Punkten 2.1. bis 2.18. werden im Folgenden die Vorbringen in den einzelnen Beschwerden zusammengefasst wiedergegeben, wobei hinsichtlich jeder Beschwerde der oder die erstgenannte Beschwerdeführerin bzw -führer angeführt werden. Bei teilweise inhaltlich bzw wörtlich gleichlautenden Beschwerden wird auf das zuvor schon wiedergegebene Beschwerdevorbringen verwiesen. Die weiteren Beschwerdeführerinnen und -führer werden jeweils entweder am Anfang oder nach dem Inhalt der Beschwerde genannt.

2.1. Beschwerde 1 (D und C P, hier vertreten durch RA Dr. L KG)

In dieser Beschwerde wird im Wesentlichen vorgebracht, im lärmtechnischen Gutachten seien die Zu- und Abfahrtswege zu Unrecht nicht in die Berechnungen miteinbezogen worden. Die Bezirkshauptmannschaft B komme als Baubehörde im bekämpften Bescheid zur Auffassung,

dass nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes die Grenze zwischen einer projektierten Betriebsanlage und ihrer Umwelt dort zu ziehen sei, wo die Betriebsanlage entsprechend dem Projekt in ihrem räumlichen Umfang ende und dementsprechend das Umfeld der Betriebsanlage beginne.

Das Fahren sowie das Parken auf einer Straße mit öffentlichem Verkehr könne daher nicht mehr als ein zu einer gewerblichen Betriebsanlage gehörendes Geschehen gewertet werden. Im gegenständlichen Fall seien die Zu- und Abfahrtsstraßen zur Betriebsanlage als Straßen mit öffentlichem Verkehr anzusehen, da über diese mehrere vom Projekt nicht umfasste Bereiche (Speditiousgebäude, Haustechnikgebäude, Platz für Sondertransporte, deutsches Zollamt etc) erschlossen würden. Es handle sich dabei keinesfalls um interne Betriebsanlagenwege, das Geschehen auf den Zu- und Abfahrtswegen sei daher nicht der Betriebsanlage zuzurechnen. Die Zu- und Abfahrtswege seien Teile der öffentlichen Straße und seien daher von der baurechtlichen Bewilligungspflicht nicht umfasst. Bei der schalltechnischen Beurteilung der Betriebsanlage seien nach der belangten Behörde die Sachverständigen zu Recht davon ausgegangen, dass die Zu- und Abfahrtswege nicht einzubeziehen seien. Diese Rechtsansicht der Behörde sei unrichtig. Vielmehr seien diese Zu- und Abfahrtswege schallemissionstechnisch ausschließlich dem Raststättenbetrieb zuzuordnen. Hinzuweisen sei an dieser Stelle auf die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes vom 09.09.1998, ZI 98/04/0083, wonach für die Beurteilung der Frage, ob die von einer aufschließenden Straße herrührenden, insbesondere durch das Zufahren von Kunden verursachten und auf die Liegenschaft des Nachbarn einwirkenden Lärmemissionen der Betriebsanlage zuzurechnen seien, entscheidend sei, ob diese Aufschließungsstraße einen Teil der Betriebsanlage bilde oder bloß als Zufahrt zu dieser Betriebsanlage dienenden Straße mit öffentlichem Verkehr anzusehen sei.

Im vorliegenden Fall sei es eindeutig so, dass diese Zu- und Abfahrten ausschließlich der Betriebsanlage dienen, zumal diese erst im Zuge der Errichtung der gegenständlichen projektierten Betriebsanlage erstellt werden müssten und ausschließlich als Zu- und Abfahrtsweg zu bzw von der Betriebsanlage dienen. Diese Zu- und Abfahrtswege würden ausschließlich deshalb errichtet, damit der Raststättenbetrieb überhaupt funktionieren könne. Die Zu- und Abfahrtswege seien somit als Teil der Betriebsanlage anzusehen.

Diese Zu- und Abfahrten seien also nicht Zu- und Abfahrten im Sinne des Bundesstraßengesetzes, sondern seien diese Wegverbindungen ausschließlich auf der projektgegenständlichen Liegenschaftsfläche als interne Betriebsanlagenwege anzusehen.

Diese Zu- und Abfahrtswege, die in unmittelbarer Nähe zu den Beschwerdeführerinnen und -führern und anderen Nachbarn ausschließlich wegen der gegenständlichen Betriebsanlage neu errichtet werden müssten und eine Länge von teilweise mehr als 1 km aufweisen würden,

dienten ausschließlich dazu, die gegenständliche Betriebsstätte mit PKW und LKW zu „versorgen“ bzw dienten diese Zu- und Abfahrten ausschließlich dazu, dass die gegenständliche Raststätte überhaupt eine Kundenfrequenz aufweisen könne. Sie dienten nicht dazu, den Verkehr von der Autobahn auf das niederrangige Straßennetz zu bringen bzw um die Fahrzeuge vom niederrangigen Straßennetz auf die Autobahn zu verbringen, wie dies bei normalen Zu- und Abfahrten einer Autobahn erfolge. Tatsache sei auch, dass diese Zu- und Abfahrten nicht von der ASFINAG errichtet würden, sondern bildeten diese Zu- und Abfahrten einen integrierten Bestandteil des gegenständlichen Raststättenprojekts und würden diese neu erstellt. Die Kosten würden von der Projektbetreiberin bezahlt.

Im Erkenntnis vom 03.07.2000, ZI 2000/10/0002, habe der Verwaltungsgerichtshof ausgesprochen, dass Betriebe an Bundesautobahnen, zu denen auch eine Raststätte zählt, keine Bestandteile der Bundesstraße seien.

Zur Argumentation der Behörde, wonach im gegenständlichen Fall durch diese Zu- und Abfahrtswege auch andere vom Projekt nicht umfasste Bereiche (Speditionsgebäude, Haustechnikgebäude, Platz für Sondertransporte, deutsches Zollamt etc) erschlossen würden, sei auszuführen, dass diese Gebäude auch heute schon, ohne dass es dieser neu zu errichtenden, über ca 1 km langen Zu- und Abfahrtswege bedürfe, erschlossen würden und bereits erschlossen seien. Gerade dieser Umstand weise eindrücklich darauf hin, dass diese neue zu errichtenden Zu- und Abfahrten ausschließlich dazu dienten, das gegenständliche Raststätten-Projekt mit Fahrzeugen zu versorgen. Wäre das gegenständliche Projekt nicht bewilligt, seien diese von der Behörde angeführten Gebäude auch heute schon erschlossen und seien auch heute schon in Betrieb. Würde die Raststätte nicht errichtet, würde eine Zu- und Abfahrt zu den schon bestehenden Gebäuden in den gegenständlichen Dimensionen nicht errichtet werden. Die bestehenden Zu- und Abfahrten wären mehr als ausreichend. Aus diesem Grund sei der von diesen Zu- und Abfahrten herrührende Lärm schalltechnisch zu berücksichtigen. Wären die Zu- und Abfahrten in den schalltechnischen Berechnungen miteinbezogen worden, hätte sich ergeben, dass der dadurch verursachte Lärm den Nachbarn nicht zumutbar sei, zumal schon die bisherigen Berechnungen dazu geführt hätten, dass die Belastungen der Nachbarn durch das gegenständliche Raststättenprojekt bereits an einigen Stellen grenzwertig seien bzw schon über den Grenzwerten lägen. Dies ergebe sich eindeutig aus dem bekämpften Bescheid auf Aktenseite 83, aus der sich jedenfalls eindeutig Überschreitungen, insbesondere während der Abend- und Nachtstunden, ergeben würden.

Hinsichtlich der LKW-Kühlaggregate sei auszuführen, dass die dieselbetriebenen Kühlaggregate im Lärmgutachten nicht berücksichtigt würden. Bei der Verhandlung am 24.04.2014 sei mitgeteilt worden, dass aus Lärmschutzgründen dieselbetriebene Kühlaggregate durch Auflagen ausgeschlossen werden sollten. Aus der Niederschrift über die Verhandlung vom

24.04.2014 ergebe sich, dass die Projektverantwortlichen klargestellt hätten, dass das Abstellen von LKW mit Kühlaggregaten vom Antragsgegenstand nicht umfasst sei bzw behördlicherseits entsprechende Auflagen formuliert seien.

Es sei völlig undenkbar, dass – mit welchen Regularien auch immer – LKW mit Kühlaggregaten die gegenständliche Raststätte bzw die gegenständlichen Parkflächen (insbesondere auch in den Nachtstunden) nicht benützen würden. Es sei auch nicht möglich, das Benützen der Raststätte durch LKW mit Dieselmotoren zu verhindern. Es müssten daher entsprechende lärmtechnische Berechnungen angestellt werden, die diese Kühlaggregate mitberücksichtigen. Auch seitens der Bezirkshauptmannschaft B und insbesondere des gewerbetechnischen Amtssachverständigen bestünden Zweifel über die praktische Umsetzbarkeit einer wie immer gearteten Auflage, die das Befahren bzw das Benützen von LKW durch dieselbetriebene Kühlaggregate-LKW verhindere. Ein solches Instrumentarium sei nicht existent, sodass diese in die schalltechnischen Berechnungen jedenfalls einbezogen werden müssten.

Wären die Geräuschemissionen der LKW-Kühlaggregate im Lärmgutachten berücksichtigt worden, hätte sich ergeben, dass der dadurch verursachte Lärm den Nachbarn bzw den Beschwerdeführerinnen und -führern nicht mehr zumutbar sei, zumal schon die bisherigen Berechnungen dazu geführt hätten, dass die Belastungen der Nachbarn bzw der Beschwerdeführerinnen und -führer durch das gegenständliche Raststättenprojekt bereits an einigen Stellen grenzwertig sei bzw schon über den Grenzwerten liege. Eine Baubewilligung bzw gewerberechtliche Bewilligung hätte daher nicht erlassen werden dürfen.

Hinsichtlich der LKW-Rückfahrwarner werde im gewerbetechnischen Amtssachverständigen-gutachten vom 15.04.2014 vom Amtssachverständigen N festgehalten, dass im Sachverhalt der Projektanten festgehalten sei, dass auf dem Betriebsareal auch keine Rückfahrwarner von LKW wirksam würden. Es sei eine nicht wegzudiskutierende Tatsache, dass im Falle des Einlegens des Rückwärtsganges – und dies werde auf der Raststätte oft erforderlich sein, sei es nur, um in eine Parklücke einzurangieren – diese Rückfahrwarner tätig würden. Es könne in keiner wie immer gearteten Weise ausgeschlossen werden, dass die Rückfahrwarner durch das Einlegen von Rückwärtsgängen aktiviert würden. Auch ein entsprechendes Verbot des Rückwärtsfahrens hätte keine Auswirkung, zumal sich immer wieder entsprechende Ereignisse ergeben würden, die die Rückfahrwarner automatisch einschalten ließen. Rückfahrwarner seien nicht ausschaltbar. In die gewerbetechnische Begutachtung seien daher diese Rückfahrwarner miteinzubeziehen, was bis dato nicht der Fall gewesen sei.

Wären die Rückfahrwarner in die schalltechnische Berechnung miteinbezogen worden, hätte sich ergeben, dass der dadurch verursachte Lärm den Nachbarn bzw den Beschwerdeführerinnen und -führern nicht mehr zumutbar sei, zumal schon die bisherigen Berechnungen dazu

geführt hätten, dass die Belastungen der Nachbarn bzw der Beschwerdeführerinnen und -führer durch das gegenständliche Raststätten-Projekt bereits an einigen Stellen grenzwertig seien bzw schon über den Grenzen lägen.

Im medizinischen Amtssachverständigengutachten sei festgehalten, dass nur bei Einhaltung der eingeführten Auflagen (Verbot von Kühlaggregaten und Fahrverbot mit Rückfahrwarnen) aus medizinischer Sicht mit keiner unzumutbaren Belastung oder die Gesundheit gefährdenden Belästigungen der Nachbarn zu rechnen sei. Im Umkehrschluss heiße das, dass für den Fall, dass die Kühlaggregate eingeschaltet seien und die Rückfahrwarner automatisch einschalteten, sehr wohl mit unzumutbaren Belastungen bzw die Gesundheit gefährdenden Belastungen der Nachbarn zu rechnen sei. Die Realisierung der Durchsetzung eines Verbotes von LKW mit Kühlaggregaten auf dem Raststättengelände und die Realisierung eines Verbotes von Rückfahrwarnern beim Rückwärtsfahren sei als nicht umsetzbar anzusehen.

Einerseits seien diese beiden Geräuschemissionen in den schalltechnischen Untersuchungen nicht berücksichtigt worden und andererseits seien die geplanten Lärmschutzwände nicht auf diese zusätzlichen Geräuschquellen ausgelegt worden. Es seien daher entsprechende weitere diesbezügliche Gutachten unter Mitberücksichtigung der Kühlaggregate und der Rückfahrwarner und der Lärmschutzwände anzufertigen.

Im Übrigen gelte dies auch für die Druckentlüftung von LKW-Bremsen. Hier würden Pegelspitzen auftreten, die im gewerbetechnischen Amtssachverständigengutachten nicht berücksichtigt worden seien, aber jedenfalls berücksichtigt werden hätten müssen. Weshalb der gewerbetechnische Amtssachverständige im gegenständlichen Verfahren den diesbezüglichen Anpassungswert auf null gesetzt habe, sei nicht nachvollziehbar. Wäre die Druckentlüftung von LKW-Bremsen in die schalltechnischen Berechnungen miteinbezogen worden, hätte sich ergeben, dass der dadurch verursachte Lärm den Nachbarn bzw den Beschwerdeführerinnen und -führern nicht mehr zumutbar sei.

Im Übrigen sei anzuführen, dass der gewerbetechnische Amtssachverständige beim Emissionspunkt IP8 zu Überschreitungen des maximal zulässigen LR_{Spez} während der Abendzeit von 0,8 dB und während der leisesten Stunde der Nacht von 02.00 Uhr bis 03.00 Uhr um 2,8 dB komme. Trotz entsprechender Minderungsmaßnahmen, so der gewerbetechnische Amtssachverständige in seiner Mitteilung vom 04.07.2014, könne zwar die spezifische Schallemission am IP8 gesenkt werden. Es komme aber nach wie vor zu einer Überschreitung des maximal zulässigen LR_{Spez} um 1,3 dB. Dies sei den Nachbarn jedenfalls nicht zumutbar.

Ausdrücklich festgehalten werde, dass der gesetzlich geforderte Bauabstand zu den Nachbarn bei einem 6 m hohen Bauwerk (Stützmauer und der Lärmschutzwand) nicht eingehalten wer-

de. Die gesetzlich geforderte Abstandsfläche betrage 3,6 m. Tatsächlich sei die Stützmauer samt Lärmschutzwand bis zu einem Meter an die Grundgrenze der Beschwerdeführerinnen und -führer heranreichend. Da insbesondere die Zu- und Abfahrten der Betriebsanlage zuzuordnen seien, sei ohne Zustimmung der Nachbarn das Aufstellen solcher Lärmschutzwände unzulässig. Von den Nachbarn wurden und würden die erforderlichen Bauabstandsnachsichten nicht erteilt werden. Gerade im Hinblick auf die Argumentation zu Punkt 1. der gegenständlichen Beschwerde sei anzuführen, dass die Zu- und Abfahrtswege keine Teile der Autobahn im konkreten Fall seien, sodass die Antragsteller jedenfalls an die Bestimmungen des Baugesetzes gebunden seien und die Abstandsflächen eingehalten werden hätten müssen. Nur dann, wenn die Zu- und Abfahrtswege keine Bestandteile der Betriebsanlage, sondern Bestandteile der Straße wären, könnten ohne entsprechende Einhaltung von Bauabständen Lärmschutzwände aufgestellt werden. Im Übrigen sei anzuführen, dass jene Lärmschutzwände, die im Bereich der Liegenschaften der Beschwerdeführerinnen und -führer aufgestellt werden sollten, auf einer als Freifläche gewidmeten Fläche erstellt werden sollten. Dies sei unzulässig.

Diese Beschwerde wurde gleichlautend von D P, H, erhoben.

2.2. Beschwerde 2 (U H ua)

Die Beschwerdeführerinnen und -führer bringen vor, die vorliegenden Gutachten seien nicht nachvollziehbar und nicht schlüssig. Da das Projekt politisch gewünscht sei, seien die Sachverständigen befangen.

Unter dem Titel „Raumplanung“ bringen die Beschwerdeführerinnen und -führer vor, die Errichtung des gegenständlichen Projektes führe zu einem gesetzwidrigen Flächenverbrauch nach dem Raumplanungsgesetz. Fast die gesamten Lärmschutzwände würden sich auf einer als Freihaltegebiet Freifläche gewidmeten Fläche befinden. Es handle sich bei dem Stützmauerwerk und der Lärmschutzwand nicht um Straßenbauten, sondern Bauwerke nach dem Baugesetz. Weiters bringen die Beschwerdeführerinnen und -führer vor, das Projekt entspreche nicht dem Raumplanungsgesetz, der Gutachter habe es gesetzwidrig verabsäumt, § 3 Raumplanungsgesetz anzuwenden, wonach die Ziele so gegeneinander abzuwägen seien, dass sie dem Gesamtwohl der Bevölkerung entsprechen würden. Zudem sei die Flächenwidmung gesetzwidrig.

Unter dem Titel „Forst - Rodung“ bringen die Beschwerdeführerinnen und -führer vor, die gegenständliche Rodung sei gemäß § 17 Forstgesetz gesetzwidrig. Die gesamte Rodung werde in 6 Teilflächen aufgegliedert, aus unerklärlichen Gründen beurteile die Behörde nur die Teilfläche 1 im Ausmaß von 1.500 m², obwohl davon lediglich 300 m² dauerhaft gerodet würden. Die übrigen Rodungsflächen blieben unerwähnt, obwohl diese genau wie die Rodungsfläche 1

Wald im Sinne des Forstgesetzes seien und dauerhaft gerodet werden sollten. Es hätte ein Feststellungsverfahren gemäß § 5 Forstgesetz durchgeführt werden müssen. Es handle sich um Schutzwald im Sinne des § 21 Forstgesetz. Weiters hätte die forstrechtliche Raumplanung gemäß § 6 Abs 2 lit a und c sowie Abs 3 lit a und b angewendet werden müssen.

Unter der Überschrift „Wasserrechtliche Bewilligung“ bringen die Beschwerdeführerinnen und -führer vor, der Amtssachverständige für Wasserbau beurteile ausschließlich die Anlegung des Radweges im Uferbereich der L, da sich nur dieser im relevanten Abflussbereich (HQ 30) befinde. Durch das gegenständliche Projekt des Radweges sei ein Einschnitt bzw Durchstich durch den Uferschutzdamm für die Parzellen L und H erforderlich. Diese Baumaßnahme sei nicht untersucht worden. Gerade dieser Dammeinschnitt könnte einer hochwasserführenden L nicht mehr standhalten und in weiterer Folge alle L-abwärts liegenden Objekte gefährden. Da der Radweg nur ohne Absturzsicherung errichtet werden dürfe, entspreche dieser keinesfalls § 15 Baugesetz.

Unter der Überschrift „Lärmimmissionen“ bringen die Beschwerdeführerinnen und -führer vor, die vorliegenden Gutachten entsprächen insofern nicht der Realität, als nur reines Raststätten- und Tankstellengelände, sowie Teile der PKW- und LKW-Parkflächen dem Projekt zugerechnet würden. Die speziell für das Raststättenprojekt neu geschaffenen Zu- und Abfahrtsstraßen seien aus mehreren Gründen mit dem Gesamtprojekt zu bewerten. Das Raststättenprojekt sei gemeinsam mit den Zu- und Abfahrtsstraßen als einheitliches Bauprojekt zu sehen, welches in geplanter Form erst mit den Zu- und Abfahrtschleifen Funktionstüchtigkeit erlange. Die Trasse der A14 sei per Verordnung des Bundesministeriums für Bauten und Technik vom 13.02.1974 festgelegt worden. Die besagte Trasse sei damals von der L bis zum Ptunnel durchgehend mit einer Breite von 150m verordnet worden. Die benötigten Zu- und Abfahrtsstraßen seien deshalb nicht Autobahn und lägen außerhalb der A14-Trasse, weshalb sie nicht dieser zuzurechnen seien.

Der Aweg, über den die Zufahrt zur Raststation in Zukunft erfolgen solle, sei eine Gemeindestraße. Die strategischen Lärmkarten und der Umgebungslärm-Aktionsplan seien nicht beachtet worden. Dies wissentlich einer enormen zusätzlichen Mehrbelastung und der Kenntnis, dass das geplante Projekt an einer hochrangigen Straße mit mehr als 16.500 KFZ pro Tag entstehen solle. Auf den geplanten Zu- und Abfahrtswegen seien nach den aktuellen täglichen Verkehrsfrequenzen mit 10.000 – 15.000 Kraftfahrzeugen zu rechnen. Dies bedeute auch eine tägliche zusätzliche Kilometerleistung, damit verbunden ein enormer CO²-Ausstoß von mindestens 1 bis 1,5 Tonnen täglich. All diese Fahrbewegungen sollten nun auf dem Aweg, bis jetzt eine Gemeindestraße und außerhalb der verordneten Trasse A14, stattfinden. Die Ziele nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft würden verfehlt. Das Schallausbreitungsgebiet sei fälschlicherweise statt nach dem Vorarlberg-Leitfaden in Kategorie 3 in Kategorie 5 eingestuft

worden. Die geplanten Bauwerke wie Lärmschutzwände, Retentionsbecken und Stützmauer auf den Freihalteflächen, seien nach § 28 Baugesetz zu versagen. Die Auflagen betreffend Kühlaggregate und Rückfahrwarner seien nicht kontrollier- und exekutierbar. Die Hinweistafeln seien unleserlich. Die Druckentlüftungen seien im schalltechnischen Gutachten falsch bewertet worden.

Unter dem Titel „Auflösung des Aweges“ machen die Beschwerdeführerinnen und -führer Vorbringen zum Verfahren nach dem Straßengesetz.

Unter dem Titel „Unbeantwortete Einwendungen an die Bezirkshauptmannschaft B“ bringen die Beschwerdeführerinnen und -führer vor, die Ausnutzung der Baugrundstücke mit Anordnung der unterirdischen Treibstoffdepots jeweils außerhalb der eigentlichen Anlage nahe den Baugrundstücksrändern, den Grundstücken der Nachbarschaft seien unzumutbar. Die Höhenlage des LKW-Abstellplatzes nahe der L sowie die dazu gehörenden Rampen seien nicht ortsüblich und unzumutbar. Zusätzliche, vermehrte Umweltbelastungen und Schäden seien kalkuliert und zu vermeiden. Die vorgezogene Überdachung des Gastro-Rastanlagen-Betriebes über der südlichen Großtankstelle sei nicht zumutbar, da der Lärmpegel der Tankvorgänge widerhalle und viel lauter wahrgenommen werde. Die Schallschutzwände seien unzureichend. Auf Brandwände an der Grundgrenze sei vollkommen verzichtet worden.

Die Mischwasserkanalisation des Wohngebietes könne die zusätzlichen Abwasserbeseitigungsmengen der geplanten WC-Anlagen, der Großküche und der Oberflächenwässer nicht weiter verkraften. Eine immer wiederkehrende Überflutung vieler Grundstücke in ihrer Parzelle mit Fäkalunrat, Schmutzwasser und Verkehrsschadstoffen belastenden Oberflächenwässern sei zu erwarten. Ein Einleiten ihres Hausschmutzwassers könne zurückgestaut werden, weil bereits bei Starkregen die am Limit befindliche Kanalisation voll werde.

Der geänderte Flächenwidmungsplan entspreche nicht dem Bescheid der Vorarlberger Landesregierung.

Weiters würden die Beschwerdeführerinnen und -führer unzumutbare Beeinträchtigungen und Gesundheitsgefährdungen durch Immissionen wie Lärm, Abgase, Staub, Feinstaub, Gestank, Geruch usw befürchten. Es werde zur Feststellung der Belästigung die Durchführung einer lückenlosen Schallpegelmessung vor Baubeginn auch über die Wintermonate durch den Amtssachverständigen beantragt. Zum Zwecke der Beurteilung einer allfälligen Lichtbeeinträchtigung würde die Beiziehung unabhängiger Amtssachverständiger beantragt.

Es folgen Ausführungen zu den Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes. Anschließend führen die Beschwerdeführerinnen und -führer aus, die eingeleiteten Bemühungen des Landes

Vorarberg und des Landes Bayern, die Defizite des Flusses in den Bereichen Schutzwasserbau und Gewässerökologie zu reduzieren, würden durch die unbeschränkt nutzbaren neuen Autobahnzu- und -abfahrtsschlingen, den LKW-Abstellplatz und den zu versetzenden Radweg ins Lbett unterlaufen.

Es folgen Ausführungen der Beschwerdeführerinnen und -führer zur sinnvolleren Verwendung von Förderungen bzw alternativen Verkehrsmitteln.

Diese Beschwerde wurde gleichlautend von W H, C B, S H und S A, alle H, erhoben.

2.3. Beschwerde 3 (L F ua)

Diese Beschwerde ist in weiten Teilen wortgleich mit der unter Punkt 2.2. wiedergegebenen Beschwerde U H ua. Lediglich ab der Überschrift „Unbeantwortete Einwendungen an die Bezirkshauptmannschaft B“ unterscheiden sich die beiden Beschwerden.

Die Beschwerdeführerinnen und -führer L F ua bringen vor, sie würden befürchten, dass die aufgrund der geplanten Bauwerke und technischen Einrichtungen einwirkenden Immissionen das ortsübliche Ausmaß bei Weitem übersteigen würden und somit eine Gefährdung der Umwelt, sowie für die Anlieger eine massive Beeinträchtigung der Gesundheit, der Erholung, der Nachtruhe und drastische Belästigungen und Auswirkungen zu erwarten seien.

Des Weiteren würden sie befürchten, dass durch die Baumaßnahme ihre verpachtete Fläche, welche landwirtschaftlich genutzt werde und von ihren Pächtern nach den Richtlinien des biologischen Landbaues bewirtschaftet werde, schon in Bälde den europäischen Richtlinien nicht mehr standhalten könnten. Toxisch kontaminierte Flächen würden aus der vorgenannten Wirtschaftsweise ausgeschlossen. Durch die Beseitigung des Schutzwaldes könnten Abgase, Feinstaubpartikel, Gestank, Tankdämpfe und Lärm vermehrt und ungehindert auf ihre Liegenschaft einwirken.

Unter dem Titel „Einwendungen Wasserrecht“ verweisen die Beschwerdeführerinnen und -führer auf die Hochwassergefahr aufgrund des Dammeinschnittes. Sie seien im Grundbuch eingetragene Eigentümer des Grundstückes TTT, KG H. Da ihr Grundstück unter der Meereshöhe des Schutzdammes der L liege, bestehe die Möglichkeit, dass als Folge des Projektes „Verlegung des Radweges in das öffentliche Gewässer“ und den dafür nötigen Dammeinschnitt, ihr Grund im Fall eines Hochwassers überschwemmt werde, somit sei eine Gefährdung ihres Grundeigentums durch die Baumaßnahme nicht auszuschließen. Sie beantragten daher die Parteistellung im Wasserrechtsverfahren, um ihre Interessen und Rechte im Sinne des § 12 WRG wahrzunehmen. Die Einwendungen seien rechtzeitig geltend gemacht, weil sie

diese nach Kenntnis des Bescheides schriftlich an die Bezirkshauptmannschaft B gerichtet hätten.

Diese Beschwerde wurde gleichlautend auch von T F, O F und A S, alle D, erhoben.

2.4. Beschwerde 4 (E W)

Die Beschwerde E W ist im Wesentlichen wortgleich den Beschwerden unter Punkt 2.1. und 2.2. Lediglich der Text nach der Überschrift „Unbeantwortete Einwendungen an die Bezirkshauptmannschaft B“ unterscheidet sich insofern, als Anträge auf Beischaffung von Messwerten, Gemeindevertretungsprotokollen, Verordnungstexten und Gutachten gestellt werden.

2.5. Beschwerde 5 (M A)

Diese Beschwerde ist wortgleich der Beschwerde Punkt 2.4. (E W).

2.6. Beschwerde 6 (D P ua)

Zu dieser Beschwerde ist anzumerken, dass C und D P eine weitere Beschwerde (siehe Punkt 2.1.) erhoben haben. Auch die gegenständliche Beschwerde ist rechtzeitig eingebracht. Sie ist im Wesentlichen wortgleich den Beschwerden unter Punkt 2.1. bis 2.5.

Sie unterscheidet sich erst nach dem Punkt „Auflösung des Aweges“ von den anderen angeführten Beschwerden. Unter der Überschrift „Beleuchtung“ bringen die Beschwerdeführerinnen und -führer vor, vor allem die Lichteinwirkungen durch die geplante Flutlicht-Dauerbeleuchtung sei unzumutbar. Wenn gutachterlicherseits davon die Rede sei, dass durch die Beleuchtungssituation keine nennenswerte Verschlechterung im näheren Umfeld zu erwarten sei, belüge sich der Gutachter nicht nur selbst, sondern auch die angrenzenden Nachbarn. Rund 100 Lichtmasten mit einer Höhe von 9 m in unmittelbarer Haus- und Hofnähe würden alle Lärmschutzwände überragen und eine enorme Lichtemission auf ihre Grundstücke emittieren. Mit einer dauernden taghellen Beleuchtung werde sich die Vegetation verändern, Nützlinge (Tiere und Insekten) würden verschwinden und an erholsamen Schlaf sei nicht mehr zu denken.

Es wurden Anträge auf Einholung von Messwerten, Gemeindevertretungsprotokollen, Verordnungen und Gutachten gestellt. Weiters wurden privatrechtliche Zusagen verlangt sowie vorgebracht, entlang der 50 m langen Stützmauer sei mit Schäden durch Staunässe an ihren landwirtschaftlichen Liegenschaften zu rechnen. Außerdem bestehe durch den Dammeinschnitt für den Radweg Hochwassergefahr. Ihnen sei die Parteistellung im Wasserrechtsver-

fahren verwehrt worden. Die Beschwerde sei rechtzeitig geltend gemacht worden, weil sie sie nach Kenntnis des Bescheides beschwerdeschriftlich an die Bezirkshauptmannschaft B gerichtet hätten.

Diese Beschwerde wurde gleichlautend auch von D P, E P und L P, alle H, erhoben.

2.7. Beschwerde 7 (M K)

Diese Beschwerde entspricht inhaltlich der Beschwerde E W, Punkt 2.4.

2.8. Beschwerde 8 (S und E I ua)

Diese Beschwerde entspricht bis zur Überschrift „Unbeantwortete Einwendungen an die Bezirkshauptmannschaft B“ der Beschwerde Punkt 2.2.

Unter der Überschrift „Unbeantwortete Einwendungen an die Bezirkshauptmannschaft B“ führen die Beschwerdeführerinnen und -führer aus, sie würden als direkte Nachbarn befürchten, dass die von den geplanten Bauwerken und technischen Einrichtungen auf ihr Grundstück einwirkenden Immissionen das ortsübliche Ausmaß bei Weitem übersteigen und damit eine Gefährdung der Gesundheit, der Erholung und der Nachtruhe und drastische Belästigungen und Auswirkungen zu erwarten seien.

Ein Standplatz für Transportfahrzeuge gefährlicher Güter direkt vor ihrer Haustüre erhöhe die Gefährdung, unter Umständen auch die Todesfälle für sie und ihre Liegenschaft um ein Vielfaches. Vorgezogene Sterblichkeit und verlorene Lebensjahre könnten durch den 24 Stunden und 365 Tage im Jahr betriebene LKW-Abstellplatz und die Großtankanlage nicht ausgeschlossen werden.

Die Belästigung durch Lärm, Erschütterungen, Gestank, Abgase, Feinstaub, Brand und Explosion und andere verkehrsbezogene Umweltgifte seien unzumutbar und kumulierten sich mit der bereits vorhandenen Extrembelastung durch die A14. Durch die Beseitigung des Schutzwaldes könnten Abgase, Feinstaubpartikel, Gestank, Tankdämpfe und Lärm ungehindert auf ihre Liegenschaft einwirken. Vor allem die Lichteinwirkungen durch die geplante Flutlicht-Dauerbeleuchtung seien nicht zumutbar. Wenn gutachterlicherseits davon die Rede sei, dass durch die Beleuchtungssituation keine nennenswerte Verschlechterung im näheren Umfeld zu erwarten sei, belüge er sich nicht nur selbst, sondern auch die angrenzenden Nachbarn. Rund 50 Lichtmasten mit einer Höhe von 9 m in ihrer unmittelbaren Hausnähe überragten alle Lärmschutzwände und würden enorme Lichtimmissionen auf ihr Grundstück emittieren. Mit

einer dauernden taghellen Beleuchtung werde an erholsamen Schlaf hier wohl nicht mehr zu denken sein.

Im Folgenden stellen die Beschwerdeführerinnen und -führer Anträge auf Vorlage von Verordnungen, Gutachten, Bescheiden, Alternativplanungen und beantragen die Geschwindigkeit auf keinen Fall über 80 km/h zu erhöhen.

Die Einwendungen seien rechtzeitig geltend gemacht, weil die Beschwerdeführerinnen und -führer nach Kenntnis der Kundmachung zur mündlichen Bauverhandlung noch vor dem Termin der Bauverhandlung am 24.04.2014 Einwendungen schriftlich an die Bezirkshauptmannschaft B gerichtet hätten.

Unter der Überschrift „Einwendungen Wasserrecht“ bringen die Beschwerdeführerinnen und -führer eine Gefährdung ihres Grundstückes durch den Dammeinschnitt des Schutzdammes der L vor. Sie würden Parteistellung im Wasserrechtsverfahren beantragen, um ihre Rechte iSd § 12 WRG wahrzunehmen. Die Einwendungen seien rechtzeitig, weil sie nach Kenntnis des Bescheides ihre Einwendungen schriftlich an die Bezirkshauptmannschaft B gerichtet hätten.

2.9. Beschwerde 9 (D S ua)

Diese Beschwerde ist bis zur Überschrift „Unbeantwortete Einwendungen an die BH B“ inhaltlich gleich der Beschwerde 2.2.

In der Folge bringen die Beschwerdeführerinnen und -führer vor, sie würden befürchten, dass die von den geplanten Bauwerken und technischen Einrichtungen auf ihr Grundstück kommenden Immissionen das ortsübliche Ausmaß bei Weitem übersteigen und somit eine Gefährdung der Gesundheit, der Erholung, der Nachtruhe und drastischste Belästigungen und Auswirkungen zu erwarten seien. Vorgezogene Sterblichkeit und verlorene Lebensjahre könnten durch den 24 Stunden und 365 Tage im Jahr betriebenen LKW-Abstellplatz und die Großtankanlagen nicht ausgeschlossen werden.

Die Belästigung durch Lärm habe bei ihnen seit der Errichtung des Hochregallagers der Firma R um ein Vielfaches zugenommen. Die glatten Wände dieses Bauwerkes reflektierten den Schall der Autobahn zu ihren Häusern. Zusätzlicher Lärm sowie sonstige verkehrsbezogene Umweltgifte würden sie ablehnen. Mit Immissionen wie Feinstaub und jeglichen Abgasen sei auch in ihrem Wohnbereich zu rechnen. Eine weitere Kumulierung sei für sie und ihre Kinder nicht zumutbar, ganz im Gegenteil, es müsste die vorherrschenden Extrembelastung durch die Autobahn A14 reduziert werden. Durch die Beseitigung des 30 Jahre mühsam gewachsenen

Schutzwaldes könnten Abgase, Feinstaubpartikel, Gestand, Tankdämpfe, Lärm usw ungehindert auf ihre Liegenschaft einwirken.

Die Ausnutzung der Baugrundstücke mit Anordnung der unterirdischen Treibstoffdepots jeweils außerhalb der eigentlichen Anlage nahe den Baugrundstücksrändern, den Grundstücken der Nachbarschaft seien unzumutbar und lebensbedrohend für einen weitem gefährdeten Radius. Die Höhenlage des LKW-Abstellplatzes an der L sowie die dazu gehörenden Rampen seien nicht ortsüblich und unzumutbar. Die Schallschutzwände seien unzureichend.

Die Bebauungshöhe der Hauptgebäude sei nicht ortsüblich. Sie widerspreche dem Ortsbild. Die Niveaudifferenz bleibe unberücksichtigt.

Das Bauvolumen des Projektes sei sehr groß. Es werde bei Weitem das größte bebaute Gelände in der Ortsmitte. Es überrage und überschreite dorfgemäße Dimensionen. Allein das Gebäude der Rastanlage entsprechende der neunfachen Grundrissgröße des Haupttraktes der Volksschule H.

Die Mischwasserkanalisation ihres Wohngebäudes könnte die zusätzlichen Abwasserbeseitigungsmengen der geplanten WC-Anlagen, der Großküche und der Oberflächenwässer nicht weiter verkraften. Eine immer wiederkehrende Überflutung ihres Grundstückes mit Fäkalurinat, Schmutzwasser und verkehrsschadstoffbelasteten Oberflächenwässern sei zu erwarten. Ein Einleiten ihres Hausschmutzwassers könne zurückgestaut werden, weil bereits bei Starkregen die am Limit befindliche Kanalisation randvoll werde.

Im Übrigen stellen die Beschwerdeführerinnen und -führer Anträge betreffend die Beischaufung von Bescheiden, von Verordnungen und von Richtlinien.

Weiter führen sie aus, dass ihre Familie durch die von der geplanten Betriebsanlage ausgehenden Immissionen (ua Lärm, Abgase jeglicher Art, Staub, Feinstaub, Gestank, Geruch usw) sowie durch Immissionen zu- und abfahrender Fahrzeuge in einem nicht zumutbaren Ausmaß gefährdet und/oder belästigt bzw anderweitig beeinträchtigt und in ihrer Gesundheit beeinträchtigt würden. Zudem würden sie befürchten, dass sie durch Motorenlärm und die Abgase parkender LKW mit Kühlaggregaten in einem nicht zumutbaren Ausmaß belästigt bzw anderweitig beeinträchtigt und auch in der Gesundheit gefährdet würden. Auch würden sie nachteilige Einwirkungen auf Gewässer auch für das Grundwasser befürchten. Zum Zwecke der Feststellung der durch den Betrieb hervortretenden Belästigungen ihres Grundstückes beantragten sie die Durchführungen lückenloser Schallpegelmessungen vor Baubeginn auch über die Wintermonate durch den Amtssachverständigen.

Durch getätigte Aufschüttungen entlang der L im Betriebsareal der R-H würde bei einem Überschwemmungsszenario das Wasser in Richtung ihrer Liegenschaft umgeleitet. Sie lehnten deshalb die bauliche Veränderung des Schutzdammes ab, weil eine Gefährdung ihrer Liegenschaft Gp SSS, KG H, nicht auszuschließen sei.

Sie würden Parteistellung im Wasserrechtsverfahren beantragen, um ihre Interessen und Rechte iSd § 12 WRG wahrzunehmen. Das Natura 2000-Schutzgebiet „L“ sei durch das Bauvorhaben bedroht. Weiters beantragen die Beschwerdeführerinnen und -führer, dass die Geschwindigkeit auf der Autobahn auf keinen Fall über 80 km/h erhöht werden dürfe.

Diese Beschwerde wurde gleichlautend ebenso von K P, S P, E P und Y P, alle H, erhoben.

2.10. Beschwerde 10 (F P ua)

Das Beschwerdevorbringen entspricht inhaltlich dem Beschwerdevorbringen der unter Punkt 2.2. wiedergegebenen Beschwerde bis einschließlich des Vorbringens unter der Überschrift „Auflösung des Aweges“.

Daran anschließend bringen die Beschwerdeführerinnen und -führer unter der Überschrift „Beleuchtung“ vor, vor allem die Lichteinwirkungen durch die geplante Flutlicht-Dauerbeleuchtung seien unzumutbar. Wenn gutachterlicherseits davon die Rede sei, dass durch die Beleuchtungssituation keine nennenswerte Verschlechterung im näheren Umfeld zu erwarten sei, belüge nicht nur er sich selbst, sondern auch die angrenzenden Nachbarn. Rund 100 Lichtmasten mit einer Höhe von 9 m in ihrer unmittelbaren Haus- und Hofnähe überragten alle Lärmschutzwände und würden enorme Lichtemissionen auf ihre Grundstücke emittieren. Mit einer dauernden taghellen Beleuchtung werde sich die Vegetation verändern, Nützlinge (Tiere und Insekten) würden verschwinden und an erholsamen Schlaf sei hier wohl nicht mehr zu denken.

Die Beleuchtung sei schon beim Bau des Autobahnzollamtes, obwohl sie bei weitem nicht die heute geplante Dimension gehabt habe, sehr umstritten gewesen. Laut Bescheid der Bezirkshauptmannschaft B vom 26.09.1979 habe der damalige Bürgermeister während der mündlichen Verhandlung am 19.04.1979 Einwendungen gegen die Beleuchtung des Zollamtes erhoben. Dem damaligen Bürgermeister sei eine Parteistellung zwar verwehrt worden, es hätten jedoch bald nach Inbetriebnahme des Zollamtes große Teile der Beleuchtung ausgeschaltet werden müssen. Die Verantwortlichen hätten erkennen müssen, dass durch diese massive, taghelle Beleuchtung in weitem Umkreis die betroffenen Menschen enormen physischen und psychischen Belastungen ausgesetzt würden. Sie als Anwohner hätte mehr Erfahrung mit all

diesen Dingen, deshalb müssten sie lapidare Aussagen von Gutachtern mehr als infrage stellen, sie seien hier die Experten vor Ort.

Unter der Überschrift „Unbeantwortete Einwendungen an die Bezirkshauptmannschaft B“ bringen die Beschwerdeführerinnen und -führer vor, sie beantragten die Beischaffung von Messwerten, von Gemeindevertretungsprotokollen, von Richtlinien, von Gutachten sowie von Verordnungen. Zudem machen sie zivilrechtliche Bedenken geltend. Weiters bringen die Beschwerdeführerinnen und -führer vor, die Auswirkungen auf die Be- und Entwässerung ihrer landwirtschaftlichen Liegenschaften direkt an der 50 m langen Stützmauer sei nicht geprüft worden, es sei mit Schäden durch Staunässe zu rechnen. Weiters beschwerten sich die Beschwerdeführerinnen und -führer, dass auf ihre Einwendungen im erstinstanzlichen Verfahren im Bescheid der Behörde nicht eingegangen worden sei.

Unter der Überschrift „Beschwerde Wasserrecht“ bringen die Beschwerdeführerinnen und -führer weiters vor, sie würden auf die Hochwassergefahr aufgrund des Dammeinschnittes hinweisen. Sie seien grundbücherlich eingetragene Eigentümer der Grundstücke Gp ZI RRR und PPP, KG H. Ihnen sei die Parteistellung im Wasserrechtsverfahren verwehrt worden.

Diese Beschwerde wurde gleichlautend auch von A P, H, erhoben.

2.11. Beschwerde 11 (C N-F ua)

Nach einer Darstellung der Geschichte des gegenständlichen Projektes führen die Beschwerdeführerinnen und -führer im Wesentlichen Folgendes aus:

Durch den angefochtenen Bescheid würde die Menschenrechtskonvention im Punkt „Recht auf Gesundheit“ verletzt. Begründend führen die Beschwerdeführerinnen und -führer dazu aus, der Lärm der Zu- und Abfahrtswege sei zu Unrecht nicht berücksichtigt worden. Weiters machen die Beschwerdeführerinnen und -führer Befangenheit der befassten medizinischen Sachverständigen geltend.

Das gegenständliche Projekt widerspreche europäischen Umweltplanungsinstrumenten wie Lärminderungsplänen und Luftreinhalteplänen. Die zu komplizierten Zu- und Abfahrtswege zur Raststätte und zu den beidseitigen Tankanlagen führten zu unzähligen Leerfahrtskilometern mit unnötigem Schadstoffausstoß und Lärmzunahmen an einer bereits hoch belasteten Straße.

Durch das erhöhte Verkehrsaufkommen komme es zu einer Gefährdung auf den Schulwegen, auf der Lstraße (Bushaltestelle) sowie im Bereich der Ein- und Ausfahrt zum Gelände.

Die Widmungskategorie „Wohngebiet“ gewährleiste ihren Familien einen Immissionsschutz. Diesem würden weder der Projektvorschlag und schon gar nicht der Genehmigungsakt gerecht.

Die durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung genüge nicht den gesetzlichen Mindestanforderungen.

Weiters machen die Beschwerdeführerinnen und -führer unzumutbare Beeinträchtigungen durch Erschütterungen, verbunden mit dem Höhenanstieg der Beschleunigungsspur einreise-seitig, geltend.

Die Lärmschutzwände und das südliche Dammbauwerk sei nicht der öffentlichen Straße zuzurechnen, sondern seien diese Bauwerke nach dem Baugesetz zu bewilligen. Das Erkenntnis des VwGH vom 30.07.2000 sei in H nicht anzuwenden, da sich im Gegensatz zu H die Zu- und Abfahrtswege außerhalb der Trasse A14 befänden. Es wären daher für diese Bauwerke Mindestabstände nach dem Baugesetz einzuhalten gewesen. Zudem würden die Lärmschutzwände und sämtliche Retentionsbecken in der Freifläche Freihaltegebiet gebaut.

Weiters bringen die Beschwerdeführerinnen und -führer vor, die Gemeinde müsse laut Straßengesetz für Maßnahmen nach § 16 ein Straßen- und Wegekonzept erstellen und die Bevölkerung mit einbinden. Die Trasse der A14 sei im gegenständlichen Bereich mit Verordnung des Bundesministers für Bauten und Technik vom 13.02.1974 festgelegt worden. Die Grenzen, die in den Plänen zu dieser Verordnung festgelegt seien, seien nicht im Flächenwidmungsplan der Gemeinde H eingezeichnet. Die Verordnung und die dazu gehörigen Pläne seien nicht beigebracht worden. Auf diesen Plänen wäre erkennbar, dass große Teile der beanspruchten Flächen nicht im als A14 gewidmeten Bereich lägen und somit auch nicht von der Bundesstraßenverordnung umfasst seien. Viele Straßenteile lägen somit außerhalb der Grenzen des Bundesstraßenbaugebietes. Es seien in diesen Bereichen auch keine Straßenbauten und andere Bauwerke zulässig.

Die Belästigungen würden das ortsübliche Ausmaß übersteigen.

Im Zusammenhang mit der Lagerung brennbarer Flüssigkeiten bestehe Lebensgefahr. Es bestehe die Gefahr der Verseuchung des Trinkwasserschongebietes Bodensee-Trinkwasser durch den ungeschützten Zufluss L und Werkskanal.

Es seien nachteilige Einwirkungen auf die natürliche Beschaffenheit des Wassers in physikalischer, chemischer und biologischer Hinsicht zu erwarten. Eine Minderung des Selbstreini-

gungsvermögens des Gewässers sei zu erwarten. Es bestehe Brandgefahr durch die Lagerung von Gefahrstoffen, brennbaren Flüssigkeiten und brennbaren oder leicht brennbaren Waren. Es bestehe Explosionsgefahr durch die Sammelstelle, die Abholstelle der Gefahrguttransporter und die Treibstoffdepots.

Der Unterricht in Kindergärten in H und L-Z würde beeinträchtigt. Im Falle eines Unfalls sei ein Evakuierungs- und Rettungsplan zeitlich zum Schutz der Kleinkinder nicht oder nur schwer umsetzbar.

Emissionen auf Flächen außerhalb der Betriebsanlage, die auch als Parkplatz dienen (Speditionsparkplatz, deutscher Zoll), seien außer Acht gelassen worden.

Es komme zu einer Minderung des Verkehrswerts der benachbarten Wohnimmobilien.

Es komme zur Gefährdung dinglicher Rechte, da Geh- und Fahrrechte auf dem Aweg ersessen seien.

Weiters machen die Beschwerdeführerinnen und -führer unzumutbare Beeinträchtigungen durch Lärm, Abgase jeder Art, Staub, Feinstaub, Gestank, Geruch usw geltend. Sie beantragen die Durchführung einer lückenlosen Schallpegelmessung auch über die bisher unterbliebenen Wintermonate durch den Amtssachverständigen. Weiters seien die Lichtemissionen falsch beurteilt worden.

Es folgen Ausführungen zur Auflassung des Aweges. Weiters bringen die Nachbarn vor, es gehe eine Gefährdung von dem Gefahrgutabstellplatz, der zwischen zwei Großtankstellen und einem Autobahnabschnitt, an dem bis zu 50.000 Fahrzeuge täglich vorbeifahren würden, aus. In einem Störfall oder bei einem terroristischen Anschlag könnten giftigste Wolken abregnen. Weiters stellen die Beschwerdeführerinnen und -führer Anträge auf Beischafterung von Verordnungen, Bescheiden, Plänen, Richtlinien, Entwicklungskonzepten.

Weiters erstatten die Beschwerdeführerinnen und -führer Vorbringen zur Überlastung des Mischwasserkanals.

Weiters bringen die Beschwerdeführerinnen und -führer vor, die Flächen des nunmehr vorliegenden Projektes würden nicht mit jenen übereinstimmen, welche dem UVP-Feststellungsbescheid des BMVIT vom 12.03.2012, zugrunde liegen würden.

Diese Beschwerde wurde von C N-F auch in Vertretung von P F, S B, A D, G H, W M, E M, D M, J („H“) S, E N, H N, S G, E A, C S, R R, D R, I D, M E, H M, A H, D B, H S, A M, L C, R W, W W, I A, B M-G, M M, B K, P K, C L und M L, alle H, eingebracht.

2.12. Beschwerde 12 (D K ua)

Diese Beschwerde ist im Wesentlichen inhaltsgleich der unter Punkt 2.11. wiedergegebenen Beschwerde C N-F ua, allerdings in Bezug auf die Beschwerdeführerinnen und -führer aus Deutschland. Zudem machen die Beschwerdeführerinnen und -führer Vorbringen zur Klimaerwärmung. Diese werde durch das gegenständliche Projekt weiter vorangetrieben. Es komme durch das Projekt zu einem erhöhten CO²-Ausstoß von 1 bis 1,5 Tonnen täglich.

Weiters bringen sie zusätzlich vor, ihre drei- bis vierstöckigen Wohnblöcke, die von Schallimmissionen intensiv betroffen seien, seien in den Messungen ignoriert worden.

Diese Beschwerde wurde von D K, L, auch in Vertretung der folgenden und Beschwerdeführerinnen und -führer eingebracht:

U M, K M, C M, H M, B G, K R, A S, V S, V M, J M, C M, S W, M W, K M, K M, G G, K J, E S, G J, M J, R C, H H, N K, G R, M C, G B, J-M N, A G, J M, M N, B K, S R, F R, T J, K S, F O, A O, R L, U H, H J, G G, H B, M R, A R, D S, H S, H S, R M, R W, H W, O A, M A, D L, B G, J K, M K, R M, B S, L G, C G, C N-E, alle L, sowie Dr. G K und D K, W.

2.13. Beschwerde 13 (S und W L)

Diese Beschwerde ist inhaltsgleich der Beschwerde 2.12. D K ua.

2.14. Beschwerde 14 (F und S R)

Diese Beschwerde ist inhaltsgleich der unter Punkt 2.12. wiedergegebenen Beschwerde C N-F ua.

2.15. Beschwerde 15 (K und C V)

Die Beschwerdeführerin und der Beschwerdeführer bringen vor, es sei nicht auf einen der Einsprüche der Nachbarn eingegangen worden. Vielmehr seien dem Projektwerber einseitige und nicht nachvollziehbare Zugeständnisse gemacht worden, wie zB die Geräuschimmissionen von Kühlaggregaten, akustische LKW-Rückfahrwarner und unvermeidbare Bremsentlüftungen mittels Hinweisschildern zu unterbinden. Entsprechende Kontrollen hätten wohl eben-

falls durch den Projektwerber zu erfolgen. Wenn dies gesetzeskonform sei, könne die Bezirkshauptmannschaft B den LKW-Verkehr auch unter der Autobahn hindurch genehmigen. Zusätzliche Baumaßnahmen wären nicht notwendig, wenn der LKW-Fahrer zB mittels entsprechender Reifendruckreduktion eine gefahrlose Passage der zu niedrigen Unterführung gewährleisten könne.

Sie würden sämtliche Einwendungen gemäß § 74 Abs 2 Z 2 Gewerbeordnung aufrechterhalten, da sie als unmittelbare Nachbarn des Betriebes in ihren subjektiv-öffentlichen Nachbarrechten verletzt seien.

Weiters beinhaltet die Beschwerde Anträge auf Beischafterung von Verordnungen, Bescheiden, Planunterlagen, Stellungnahmen, Richtlinien, Entwicklungskonzepten und Gemeindevertretungsbeschlüssen.

2.16. Beschwerde 16 (M und B S)

Diese ist im Wesentlichen inhaltlich ident mit der unter Punkt 2.12. wiedergegebenen Beschwerde D K ua.

Ergänzend bringen die Beschwerdeführerin und der Beschwerdeführer vor, während die Bezirkshauptmannschaft B sich auf Seite 71 des Genehmigungsbescheides über das Noch- nicht-Vorliegen der Bayrischen Allgemeinverfügung (Petition zur Reduzierung der Geschwindigkeit A96 im Bereich H – L) stütze, sei im umgekehrten Fall großzügigst darüber hinweggesehen worden, dass Abtauschflächen aus einem Projekt „Gewässerentwicklungskonzept L“ herangezogen würden, welche es heute erst in Form einer Studie auf dem Papier gebe. Ebenso ziehe die Bezirkshauptmannschaft B ein Mischkanalisierungsprojekt in der Parzelle L, welches 2015 umgesetzt werden solle, als Machbarkeitserklärung des Projektes heran. Im H Gemeindebudget seien 2015 534.000 Euro vorgesehen. Wie diese verwendet würden, sei eine alleinige politische Entscheidung. Nachdem seit über 40 Jahren um eine Verbesserung der unhaltbaren Situation gebettelt werde und diverse Gemeindevertreter seit 2010 kaum eine Chance ausgelassen hätten, einzelne Tankstellenprojektgegner in persönlichen Belangen zu sanktionieren, sei nicht davon auszugehen, dass Gelder für die Parzelle L (Volksmund „Parzelle Ü“) freigegeben würden. Nicht enthalten sei in dieser Beschwerde das Vorbringen betreffend den Klimawandel und den CO²-Ausstoß. Ebenso sei nicht vorgebracht worden, dass die drei- bis vierstöckigen Wohngebiete auf der deutschen Seite bei den Lärmmessungen ignoriert worden seien.

2.17. Beschwerde 17 (T J und S J-T)

Die Beschwerdeführerin und der Beschwerdeführer bringen vor, ihre Einwendungen seien im behördlichen Verfahren nicht berücksichtigt worden. Die Bezirkshauptmannschaft B gestehe den Projektwerbern zu, dass sämtliche Zu- und Abfahrtswege, die nur für das Projekt geplant und anscheinend als behauptete einzige Fahrlösung notwendig geworden seien, aus den Immissionsberechnungen herausgehalten werden sollten und trotzdem komme die Bewilligung bei der Betrachtung des zumutbaren Lärms nur dadurch zustande, dass ein privates Arztgutachten bestätige, es gehe keine Belastung vom Projekt aus. Es wäre zudem zu klären, wer dieses Gutachten in Auftrag gegeben und bezahlt habe.

Das Projekt sei sogar in dieser verharmlosenden Betrachtungsweise zu laut, zu nah an den Nachbargrundstücken. Interessant sei dabei, dass die Vorarlberger Amtsärzte der Reihe nach von Verfahren zu Verfahren ausgewechselt worden seien oder vielleicht sogar selbst darauf verzichtet hätten, weitere Stellungnahmen zum umstrittenen Projekt abzugeben.

Der Genehmigungsbescheid weise auf S 9 darauf hin, dass die Dammbauwerke und Lärmschutzwände unzweifelhaft als Teile der öffentlichen Verkehrsfläche gelten würden. Es werde festgehalten, dass die Zu- und Abfahrtsstraßen zu der Raststätte und den Tankanlagen nicht von den bewilligungs- bzw genehmigungspflichtigen Sachverhalten umfasst seien, da über die Verkehrswege (öffentliche Straßen) mehrere vom Projekt nicht umfasste Bereiche (Speditiionsgebäude, Haustechnikgebäude, Platz für Sondertransporte, deutsches Zollamt, etc) erschlossen seien. Diese Behauptung seitens der Behörde benachteiligten die Beschwerdeführerinnen und -führer im Recht auf Gesundheit.

Es bestehe ein Widerspruch zu den wichtigsten lokalen, nationalen und europäischen Umweltplanungsinstrumenten, wie Lärminderungsplänen und Luftreinhalteplänen. Die komplizierten Zu- und Abfahrtswege zur Raststätte und den beidseitigen Tankanlagen führten zu unzähligen Leerfahrtskilometern mit unnötigem Schadstoffausstoß und Lärmzunahmen an einer bereits hoch belasteten Autobahn.

Die Widmungskategorie Wohngebiet gewährleiste einen Immissionsschutz. Diesem werde weder der Projektvorschlag noch der Genehmigungsakt gerecht. Die im Umwidmungsverfahren stillschweigende Herabkategorisierung der Nachbarschaft in Kategorie 3 „städtisches Gebiet“ werde von der Bezirkshauptmannschaft B unkritisch übernommen. Die Bezirkshauptmannschaft B formuliere auf Seite 117, dass der festgelegte Verwendungszweck „Freihaltefläche Sonderfläche Raststation“ die Nachbarn zwingen würde, jene von typischerweise verbundenen infrastrukturellen Einrichtungen üblicherweise ausgehenden Immissionen hinzunehmen. Sie erkläre, dass einige Nachbarn vorbringen würden, dass die Beschränkungen zulässiger Immissionen aus ihrer Widmungskategorie „Wohngebiet“ ergeben müssten. Dabei scheine

die Behörde zu übersehen, dass die umstrittene Herabstufung auf Kategorie 3 überhaupt erst zur Widmung FS Raststätte führen habe können.

Das konzentrierte Verfahren der Bezirkshauptmannschaft B hingegen berufe sich in sämtlichen Aussagen einzig auf die zuvor durchgeführten Erhebungen. Die Verantwortung werde stets von einer Behörde zur anderen verschoben.

Die durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung genüge nicht den gesetzlichen Mindestanforderungen. So werde zB von der Gemeinde H und dem bestätigenden Behördenamt der Vorarlberger Landesregierung und nun auch der Bezirkshauptmannschaft B großzügig toleriert, dass in der Relativmatrix das „Klima“ erst gar nicht angesprochen werde.

Es komme zu einer Störung des Wohlbefindens durch Erschütterungen (Höhenanstieg der Beschleunigungsspur). Erschwerend komme hinzu, dass genau an diesem Anstieg eine Kontrollstelle der ASFINAG errichtet werde. Diese Planung habe zur Folge, dass durch die Kontrolle alle kontrollierten Fahrzeuge an der Steigung zum Anhalten gezwungen würden und dort auch wieder neu anfahren müssten. Sicher sei, dass diese Maßnahmen das zu erwartende Lärmaufkommen nicht reduziere. Die Bezirkshauptmannschaft gehe von flachen, fachkundig ausgeführten Verkehrsflächen unter entsprechend großen Abständen zu den Nachbargrundstücken aus. Von flacher Ausführung könne aber weder bei der Beschleunigungsspur auf dem Aweg noch von der allgemeinen, deutlich höher gelegenen Projektsfläche im Vergleich zur Wohnnachbarschaft gesprochen werden. Es seien Steigungen von bis zu 4 % von jedem LKW und PKW zu überwinden, auf der Umfahrungsschleife südlich seien bis zu 20 Schaltvorgänge pro LKW zu erwarten. Die geplante Stützmauer stehe mit ihren Fundamenten in der Freifläche Freihaltegebiet und werde wohl nicht freiwillig, sondern zwingend eingebaut werden müssen, weil das Gelände eben nicht flach sei. Dies widerspreche deutlich dem auf Seite 8 Geschriebenen, wo es heiße, dass insbesondere bei den Lärmschutzwänden und vor allem beim südlichen Dammbauwerk es sich um Teile der öffentlichen Straße handle und demzufolge hier die Abstände regelnden Vorschriften des Baugesetzes keine Anwendung fänden.

Es käme zu übersteigenden Belästigungen des ortsüblichen Ausmaßes, es bestehe Lebensgefahr im Zusammenhang mit der Lagerung brennbarer Flüssigkeiten, es bestehe die Gefahr der Verseuchung des Trinkwasserschongebietes Bodensee. Es seien nachteilige Einwirkungen auf die natürliche Beschaffenheit des Wassers in physikalischer, chemischer und biologischer Hinsicht, Minderung des Selbstreinigungsvermögens der Gewässer, zu erwarten, es bestehe Brandgefahr durch die Lagerung von Gefahrenstoffen, Flüssiggas, brennbaren Flüssigkeiten, brennbaren oder leicht brennbaren Waren, es bestehe Explosionsgefahr durch Gefahrguttransporter und Treibstoffdepots. Emissionen auf Flächen außerhalb der Betriebsanlage, die auch als Parkplatz dienten, seien außer Acht gelassen worden, wie der Speditionsparkplatz und der

deutsche Zoll. Es komme zu einer Eigentumsgefährdung, da die Werte der umliegenden Grundstücke sinken würden. Es würden dingliche Rechte gefährdet, da das ersessene Geh- und Fahrrecht Aweg verloren gehe.

Sie würden durch Lärm, Abgase jeglicher Art, Staub, Feinstaub, Gestank, Geruch usw unzumutbar belästigt bzw in ihrer Gesundheit gefährdet. Das Verbot des Betriebens von Kühlaggregaten bzw der Verwendung von Rückwärtsfahrwarnern sei nicht durchsetzbar.

Es sei eine lückenlose Schallpegelmessung vor Baubeginn auch über die bisher unterbliebenen Wintermonate durch den Amtssachverständigen durchzuführen. Die Pegelmessungen seien lückenhaft und in den weniger belasteten Monaten durchgeführt worden.

Zum Zwecke der Beurteilung einer allfälligen Beeinträchtigung durch Licht beantragten sie die Beiziehung eines unabhängigen Amtssachverständigen.

Es komme durch das Projekt zu einer unzumutbaren Stickstoffbelastung.

2.18. Beschwerde 18 (G C ua)

Unter der Überschrift „Forst-Rodung“ wird in der Beschwerde vorgebracht, die Rodung sei gemäß § 17 Forstgesetz verboten. Schon deshalb sei die Rodung gesetzwidrig. Wald im Sinne des Forstgesetzes seien mit Holzgewächsen bestockte Grundflächen, soweit die Bestockung mindestens eine Fläche von 1.000 m² und eine durchschnittliche Breite von 10 m erreiche. Die gesamte Rodung laut Rodungsplan werde in sechs Teilflächen aufgegliedert, alle mit etwa demselben Pflanzenbestand. Für den außenstehenden Betrachter stellten sich die Rodungsflächen als zusammenhängendes, durchgängiges Waldband entlang des ganzen ehemaligen Zollamtes dar. Aus unerklärlichen Gründen beurteile die Bezirkshauptmannschaft B nur die Rodungsfläche (1) im Ausmaß von 1.500 m², obwohl davon lediglich 300 m² dauerhaft gerodet würden.

Die Rodungsflächen 2 mit 1.200 m², 3 mit 1.110 m² und 4 mit 3.100 m² blieben einfach unerwähnt. Dies, obwohl die vorgenannten Flächen, genau wie die Rodungsfläche (1) der Begriffsbestimmung Wald im Sinne des Forstgesetzes entsprechen würden und dauerhaft gerodet würden. Die Rodung der genannten Teilflächen sei nicht im öffentlichen Interesse, sondern diene rein privaten Geschäftsinteressen, weshalb sie als gesetzwidrig abzulehnen sei. Es hätte gemäß § 5 Forstgesetz ein Feststellungsverfahren durchgeführt werden müssen, ob und um welche Art Wald es sich handle und dass es sich bei den Rodungsflächen nach § 21 Forstgesetz Abs 2 und 3 eindeutig um Schutzwald für die angrenzenden Wohn- und Freiflächen handle. Es hätte die forstliche Raumplanung gemäß § 6 Abs 2 lit a und c sowie Abs 3 lit a und b

angewendet werden müssen. Dadurch hätte sich ergeben, dass die Wohlfahrtswirkung sowie der Einfluss auf Umwelt und Klima völlig außer Acht gelassen worden sei.

Unter der Überschrift „Lärm-Emissionen“ bringen die Beschwerdeführerinnen und -führer vor, die vorliegenden Gutachten bezüglich Lärm und Emissionen entsprächen insofern nicht der Realität, da nur reines Raststätten- und Tankstellengelände sowie Teile der PKW- und LKW-Parkflächen dem Projekt zugerechnet würden. Der relativ hohe Umgebungslärm sei dem Straßenerhalter zuzuschreiben. Nach dem Wegfall der Grenzkontrollen 1995 sei die zulässige Geschwindigkeit von 30 auf 60 km/h erhöht worden. Nach Entfernung der Kontrollhäuschen sei das Tempo abermals auf 80 km/h erhöht worden. Nötige Begleitmaßnahmen seien nicht getätigt worden. Gerade die speziell für das Raststättenprojekt neu geschaffenen Zu- und Abfahrtsstraßen seien aus mehreren Gründen mit dem Gesamtprojekt zu bewerten. Das Raststättenprojekt sei gemeinsam mit den Zu- und Abfahrtsstraßen als einheitliches Bauprojekt zu sehen, welches in geplanter Form erst überhaupt Funktionstüchtigkeit mit diesen Zu- und Abfahrtsschleifen erlangen würde. Die benötigten Zu- und Abfahrtsstraßen seien deshalb nicht Autobahn und lägen außerhalb der A14-Trasse, sie seien aufgrund dessen definitiv nicht der A 14 zuzurechnen.

Die strategischen Lärmkarten und der Umgebungslärmaktionsplan seien nicht beachtet worden; Wissentlich einer enormen, zusätzlichen Mehrbelastung und der Kenntnis, dass das geplante Projekt an einer hochrangigen Straße mit mehr als 16.500 KFZ pro Tag entstehen solle. Sogar auf den geplanten Umfahrungsstraßen (Zu- und Abfahrtswege) sei nach den aktuellen täglichen Verkehrsfrequenzen mit 10.000 bis 15.000 Kraftfahrzeugen zu rechnen (laut Aussage der Betreiber würden rund 30 % der Fahrzeuge die Raststätte benutzen). Dies bedeute auch eine täglich zusätzliche Kilometerleistung von 10.000 bis 15.000 Kilometern, damit verbunden ein enormer CO²-Ausstoß von mindestens 1 bis 1,5 Tonnen täglich.

All diese Fahrbewegungen sollten nun auf dem Aweg, bis dato einer Gemeindestraße und zudem außerhalb der verordneten Trasse A14, stattfinden. Die Interpretation der BH B, der Aweg sei Teil der Autobahn, sei deswegen falsch.

Die Auflage der Bezirkshauptmannschaft B bezüglich der Kühlaggregate und Rückfahrwarner entlocke eigentlich nur Kopfschütteln, da sie die Frage stelle, wie diese Auflagen kontrolliert und exekutiert werden sollten. Fahrer, die auf die Raststätte zufahren würden, um ihre Ruhezeiten einzuhalten, würden weder zur Weiterfahrt noch zum Abschalten ihrer Kühlaggregate zu bewegen sein.

Die Druckentlüftungen der LKW-Bremsen würden als seltene Pegelspitzen dargestellt. Tatsache sei, dass an der Tankanlage einreiseseitig stündlich mit 10 LKW-Betankungen und bis zu

5 Bremsentlüftungen pro LKW zu rechnen sei. Somit sei allein auf der Tankanlage einreise-seitig im Minutentakt mit Bremsentlüftungen zu rechnen. Alle andere Fahrbewegungen und die dazu gehörenden Druckentlüftungen der LKW-Bremsen würden einfach verschwiegen.

Unter der Überschrift „Auflösung des Aweges“ bringt die Beschwerde vor, der Aweg sei als eine der wenigen Straßenverbindungen beim Bau der Autobahn in den 70er-Jahren vor allem für die südlich der Autobahn wohnende Bevölkerung errichtet worden. Damals seien mehrere Fuß- und Radewegverbindungen gekappt worden. Als Ersatz dafür sei der Aweg relativ groß-zügig ausgebaut worden. Gerade für die Wohnquartiere auf der Südseite, wie L, H und U be-deute diese Verbindung zum Ortszentrum eine wichtige Alternative zur Landesstraße, gerade für Rad fahrende Schulkinder. Der in der Raststättenplanung enthaltene sogenannte „neue Radweg“ entspreche in keiner Weise dem Ist-Zustand und sei allein aus Sicherheitsgründen abzulehnen.

Wenn die Gemeinde damit argumentiere, dass die Straße kaum befahren sei, rühre dies ganz einfach daher, dass vonseiten der Gemeinde die anschließende Ostraße grundlos mit einem Fahrverbot belegt worden sei und deshalb der Aweg von Norden nicht zu erreichen sei. Der Aweg dürfe aufgrund der Bestimmung über die Wegefreiheit im Straßengesetz nicht aufgelassen werden.

Die von den geplanten Bauwerken und technischen Einrichtungen auf ihre Grundstücke kommenden Immissionen würden das ortsübliche Ausmaß bei Weitem übersteigen und damit eine Gefährdung der Gesundheit, der Erholung der Nachtruhe und drastische Belästigungen und Auswirkungen hervorrufen. Vorgezogene Sterblichkeit und verlorene Lebensjahre könnten durch den 24 Stunden und 365 Tage im Jahr betriebenen LKW-Abstellplatz und die Groß-tankanlage nicht ausgeschlossen werden. Die Belästigung durch Lärm, Erschütterungen, Ge-stank, Abgase, Feinstaub, Brand und Explosion ua verkehrsbezogene Umweltgifte seien für sie unzumutbar und kumulierten sich mit der bereits vorherrschenden Extrembelastung durch die Autobahn A14 und die internationale Hochleistungsfrequenz-Zugstrecke. Durch die Besei-tigung des Schutzwaldes könnten Abgase, Feinstaubpartikel, Gestank, Tankdämpfe und Lärm ungehindert auf ihre Liegenschaften einwirken. Auch die Lichteinwirkungen durch die geplan-te Flutlicht-Dauerbeleuchtung seien nicht zumutbar.

Sie beantragten daher eine alternative Planung, der vorliegende Plan könne aufgrund der Be-lästigung der Anwohner und aufgrund der Gewerbeordnung nicht ausgeführt werden. Sie wür-den beantragen, auf jeden Fall die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes bzw des An-trages der Vorarlberger Volksanwältin abzuwarten. In diesem Antrag würden noch mehrere markante Verfahrensfehler beeinsprucht.

Diese Beschwerde wurde gleichlautend von C C, B C und F C, alle H, eingebracht.

3. Folgender – großteils schon von der Behörde festgestellter – Sachverhalt steht fest:

Die R H GmbH, B, vertreten durch die R B GmbH, B, hat um die Erteilung der Bewilligungen und Genehmigungen nach dem Gesetz über Naturschutz und Landschaftsentwicklung, nach dem Forstgesetz 1975, nach dem Wasserrechtsgesetz 1959, nach dem Baugesetz sowie der Gewerbeordnung 1994 für die Errichtung und den Betrieb einer Raststätte mit Tankstellen, Flächen zum Parkieren und neuen internen Verkehrswegen, auf den Liegenschaften GST-NRN OOO, NNN, MMM, VVV, WWW, LLL, KKK, ZZZ, UUU, XXX und YYY, alle KG H, angesucht.

Eigentümer dieser Liegenschaften sind:

- GST NR NNN, KG H: R H GmbH
- GST NRN OOO, MMM, VVV, WWW, UUU, XXX und YYY, alle KG H: Republik Österreich (Bund/ Bundesstraßenverwaltung)
- GST NR ZZZ, KG H: Republik Österreich – öffentliches Wassergut
- GST NRN LLL und KKK, beide KG H: Öffentliches Gut

Sofern die R H GmbH nicht selbst Eigentümerin der vom Projekt umfassten Grundstücke ist, wurden die Zustimmungen zum Projekt von den Eigentümern erteilt.

Diese Liegenschaften sind im rechtswirksamen Flächenwidmungsplan der Marktgemeinde H als „Freifläche Sondergebiet Maut“, „Freifläche Freihaltegebiet“, „Verkehrsfläche Straße“ und „Freifläche Sondergebiet – Raststation“ ausgewiesen. Weiters wurden in diesem Bereich Bundesstraßen ersichtlich gemacht.

Aufgrund des von der Marktgemeinde H bei der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie eingebrachten Antrages auf Feststellung, ob für das Raststättenvorhaben in H eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach der bundesrechtlichen Vorschrift § 23a Abs 2 Z 3 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 „Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraße [...]“ durchzuführen ist, hat diese mit Bescheid vom 12.03.2012, festgestellt, dass keine derartige Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 erforderlich ist, weil durch das Projekt der relevante Schwellenwert von 5 ha nicht erreicht wird.

Das Projekt samt umfangreicher Infrastruktur gliedert sich im Wesentlichen in folgende Teile:

- Gastronomie-/Handelsbetrieb einreiseseitig, bestehend aus:

- einem Restaurant mit gesamthaft (Innen- und Außenbereich) 295 Sitzplätzen
- einer Snackbar („Take-Away“) mit 76 Verabreichungsplätzen (Sitz- und Stehgelegenheiten) sowie
- einem Shopbereich (ca 295 m²)
- beidseitige Betankungsmöglichkeiten:
 - Einreiseseitig befinden sich 8 Tankplätze für LKW zur Abgabe von Dieselkraftstoff und 25 %iger Harnstofflösung („AdBlue“). Die zusätzliche PKW-Tankstelle verfügt über 8 Multiprodukt-Zapfsäulen mit insgesamt 16 Tankplätzen zur Abgabe von Diesel, Super und Super Plus; an 2 Säulen ist die Abgabe von Flüssiggas geplant
 - Die Tankstelle auf der Ausreiseseite hat insgesamt 4 Tankplätze für LKW und Busse. An allen diesen Tankplätzen werden Dieselkraftstoff sowie eine 25 %ige Harnstofflösung abgegeben
 - Die genaue Behälterkonfiguration ergibt sich aus dem Detailprojekt der i P GmbH, B-R, wobei die Lagerung ausschließlich unterirdisch erfolgt (Gesamtlagermenge für Diesel und Benzin einreiseseitig 500.000 l, „AdBlue“ 20.000 l und Flüssiggas 62.000 l; ausreiseseitig 100.000 l Diesel und 20.000 l „AdBlue“)
- 47 LKW-, 11 Bus- und 143 PKW-Stellplatzflächen einreiseseitig; 19 Bus- bzw LKW-Parkplätze sowie 18 PKW-Parkplätze ohne Miteinbeziehung des deutschen Zollamtsplatzes ausreiseseitig
- Kiosk auf der Ausreiseseite (ca 22 m² Grundfläche) mit Selbstbedienung
- Anpassung der Kanal- und Entwässerungsanlagen an den Stand der Technik, ua des gedrosselten Ablaufes von vorgereinigtem Niederschlagswasser in die „L“
- verkehrstechnische Verbindung der ein- und ausreiseseitigen Anlagenteile für PKW und Klein-LKW bis 3,5 t sowie im Weiteren Errichtung eines Kreisverkehrs, Erstellung von Rampen und Manöverstrecken
- Anlegung eines neuen Radweges im Uferschutzbereich der „L“
- Realisierung von mit den jeweiligen baulichen Änderungen einhergehenden Lärmschutzmaßnahmen in Form von absorbierenden Aluelementen in der Farbe „laubgrün“ mit den jeweils angeführten Längen und Höhen. Ausreiseseitig 3 Lärmschutzwände (LSW-1: ca 76 m/5,5 m, LSW-1A [= Teil des gesonderten ASFINAG-Projektes bezüglich Umbau des Zollamtsplatzes]: ca 166 m/5,5 m und LSW-2: ca 144 m/4,5 m); einreiseseitig 6 Stk Lärmschutzwände (LSW-3: ca 113 m/6 m, LSW-4: ca 534 m/2,5 m, LSW-5: ca 65 m/5 m, LSW-6: ca 17 m/3 m, LSW-7: ca 122 m/6 m sowie LSW-8: ca 72 m/3 m).

Sämtliche Einrichtungen (Tankstellen, Gastronomie- und Handelsbereiche, Parkierflächen) werden ohne Ruhe-/Sperrzeiten das ganze Jahr über rund um die Uhr betrieben. Für den Gastgarten gilt dies mit der Einschränkung von täglichen Betriebszeiten je nach Jahreszeit und Witterung von 06.00 bis 22.00 Uhr. Der Gastgarten wird nicht beschallt. Ansonsten ist bei der

Beschallung von Innenbereichen die Lautstärke auf „Hintergrundmusik“ im Sinne der einschlägigen Vorgaben der ÖNORM S5012 beschränkt.

Das Betriebsareal wird von LKW mit laufenden Kühlaggregaten nicht zum Parken benützt. Ausgenommen hiervon sind lediglich LKW, welche im Zusammenhang mit der Anlieferung für den Shop und das Restaurant stehen und zwar im Tagzeitraum von 06.00 bis 19.00 Uhr.

Von LKW, die das Raststättenareal als Kunde bzw zum Parkieren aufsuchen, werden keine Rückfahrwarner verwendet. Dazu wird die gesamte Betriebsanlage derart gestaltet, dass ein Rückwärtsfahren von LKW nicht stattfindet (zB durch Einbahnregelungen bei den Parkflächen und Unterweisungen).

Als Heizsystem für den Raststättenkomplex wird eine Pelletsheizungsanlage, bestehend aus zwei Einzelanlagen (Leistung 95 kW und 35 kW), verwendet.

Die haustechnischen Kühlaggregate weisen einen Schalleistungspegel von reduzierten 76 dB (Einzelgerät) auf.

Die nach dem Baugesetz definierten Bauabstände und -abstandsflächen werden, sofern es sich um baurechtlich relevante Bauwerke (zB Gebäude) handelt, allseits eingehalten.

Bei den Lärmschutzwänden und beim südlichen Dammbauwerk handelt es sich um Teile der öffentlichen Straße.

Die für die Emissionsbeurteilung bzw für die Beurteilung der immissionsseitigen Einwirkungsstärken maßgeblichen Bereiche/Umtriebe im gewerbebehördlichen Verfahren sind als grüne Hervorhebungen in der Planunterlage Nr 54 vom 16.01.2014 des Ingenieurbüros B u P, F, ersichtlich gemacht. Dabei fanden über Vorgabe der Behörde auch die eigentlich nicht unmittelbar der Raststätte zuzuzählenden Stellplatzflächen der ASFINAG Berücksichtigung.

Demgegenüber sind die für die Emissions-/Immissionsbeurteilung maßgeblichen Bereiche im Hinblick auf die Bestimmungen des Baugesetzes eingeschränkter und betreffen lediglich die zur Disposition stehenden Bauten sowie die hierfür erforderliche Infrastruktur, ua die nach den Stellplatzvorschriften definierten Parkflächen. Dessen ungeachtet wurde, analog der Beurteilungsgrundlage im gewerberechlichen Verfahren, die oben erwähnten Flächen gesamthaft der baurechtlichen Beurteilung zugrunde gelegt.

In beiden Fällen gilt aber, dass Zu- und Abfahrtsstraßen zu der Raststätte und den Tankanlagen (in der Planunterlage Nr 54 „grau“ dargestellt) nicht von den bewilligungs- bzw genehmi-

gungspflichtigen Sachverhalten umfasst sind, da über diese Verkehrswege (öffentliche Straßen) mehrere, vom Projekt nicht umfasste Bereiche erschlossen sind. Dies betrifft insbesondere das Speditionsgebäude, das Versorgungsgebäude der VKW, die Wartestelle für Sondertransporte, den Vignettenkontrollpunkt, das deutsche Zollamt, etc. Die Zu- und Abfahrten zu diesen Objekten mittels PKW und LKW sollen ebenfalls über die neu projektierte Straßenwege erfolgen.

Die ASFINAG hat bereits vor der Interessentensuche für die Verwirklichung einer Raststätte ein Grundsatzprojekt für die Nachnutzung des Zollamtsareales mit entsprechenden Verkehrsplanungen erstellt, da es beim momentanen Bestand zu Schwierigkeiten mit dem Verkehr kommt.

Mit Schreiben der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 01.08.2012 wurde seitens der Ministerin die Projektvorlage der ASFINAG (samt entsprechenden Planunterlagen) betreffend die Raststation H zustimmend zur Kenntnis genommen.

Die durchgeführten lärmtechnischen Messungen erfolgten für die Bestimmung des Umgebungsgeräuschpegels nach dem Stand der Technik; es wurde immer von einem sogenannten „Worst Case“ zu Gunsten der Nachbarn ausgegangen. Aufgrund der Einbeziehung der Geräusche des gegenständlichen Projektes ergeben sich bei den Beschwerdeführerinnen und -führern, abhängig von der Lage zu den gesetzten Immissionspunkten, in der Regel Veränderungen von ca 1-2 dB, an vereinzelt Orten bis zu 3 dB, jeweils bei Betrachtung der ungünstigsten Nachtstunde von 02.00 Uhr bis 03.00 Uhr. Die Beurteilungsgrenze für den Beurteilungspegel der spezifischen Schallimmission wird beim Immissionspunkt 8 (IP 8; Hinweis: dieser IP 8 wurde bei der Liegenschaft GST-NR JJJ, KG H, im 1. OG in 4 m Höhe gesetzt und befindet sich in unmittelbarer Nähe zu den bebauten Liegenschaften GST-NR HHH – Eigentümerin A R G und GST-NR GGG – Eigentümerin K V, beide KG H), sowohl während der Abendzeit von 19.00 Uhr bis 22.00 Uhr als auch während der ungünstigsten Nachtstunde von 02.00 Uhr bis 03.00 Uhr um 0,8 dB bzw um 2,8 dB überschritten.

Ebenfalls ergibt sich beim IP 10 eine Überschreitung in der ungünstigsten Nachtstunde von 0,3 dB. Da sich beim IP 8 bereits jetzt eine Überschreitung um 1,2 dB ergibt, beträgt die tatsächliche Verschlechterung in der ungünstigsten Nachtstunde 0,8 dB.

Auch bei diesen Berechnungen fand eine „Worst Case“-Betrachtung im dem Sinne statt, als eine Vollauslastung der Raststätte mit einem durchschnittlich auf der Autobahn stattfindenden Verkehr verglichen wurde. Zusätzlich wurde in der Einkalibrierung der Umgebung ein um 1 dB niedrigerer Wert angenommen, als die messtechnisch erfasste Umgebungsgeräuschsituation tatsächlich aufweist.

Die auftretenden Schallpegelspitzen finden einerseits Deckung in der vorhandenen Umgebungsgeräuschsituation und tangieren andererseits nicht die Richtwerte der zumutbaren Störungen. Auch die Druckentlüftungen der LKW-Bremsen wurden in der lärmtechnischen Beurteilung berücksichtigt.

In Bezug auf die Tankanlagen wird festgehalten, dass der Stand der Technik sowie die einschlägigen Regelwerke (zB VbF, Flüssiggasverordnung) eingehalten werden.

Erschütterungen der Nachbargrundstücke bzw Erschütterungs-Einwirkungen auf in Nachbarobjekten befindliche Personen sind nicht zu erwarten.

Die vom gewerbetechnischen Amtssachverständigen vorgeschlagenen Schalleistungspegel für die Kühlaggregate von 76 dB anstelle der ursprünglichen 84 dB, die durch gewisse Mindestleistungspotentiale (zB Abschirmungen, leisere Geräte) erzielt werden können, sind bereits Bestandteil des beantragten Projektes.

Die lufthygienische Beurteilung bezieht sich insbesondere auf die verkehrsbedingten Emissionen an Feinstaub und Stickstoffdioxid. In einem verkehrsgeprägten Projekt – wie im gegenständlichen Fall – sind die Parameter Stickstoffdioxid (NO_2) bzw Stickoxide (NO_x) von besonderer Relevanz. Unter Berücksichtigung des gesamten auf dem Areal stattfindenden Verkehrs (auch der Verkehr auf öffentlichen Straßen) und der erhobenen Vorbelastung werden sämtliche Grenzwerte für Stickstoffdioxid eingehalten. Zudem ist von geringen und irrelevanten Zusatzbelastungen an Stickoxiden und Feinstaub auszugehen. Bei anderen Schadstoffen – wie zB Benzol oder Kohlenmonoxid – ist ebenfalls eine Einhaltung der Grenzwerte zu erwarten. Emissionen aus der Heizungsanlage unterliegen gänzlich anderen Ausbreitungsbedingungen (Abgasführung über Kamin; heiße Abgase), sodass eine Überlagerung der verschiedenen Emissionsquellen is einer Belastungserhöhung nicht in relevantem Ausmaß anzunehmen ist. Zum selben Ergebnis haben Berechnungen zum Kohlenstoffdioxid (CO_2) geführt. Insgesamt sind daher keine wahrnehmbaren Geruchsimmissionen zu erwarten.

Durch die Errichtung und den Betrieb der Raststätte sind keine Auswirkungen auf den Organismus der Beschwerdeführerinnen und -führer zu erwarten.

Es besteht keine zusätzliche Gefährdung der betroffenen Beschwerdeführerinnen und -führer durch Hochwasser aufgrund der Einleitung von Oberflächenwässern des Raststättenareals in die „L“; vielmehr ergibt sich, insbesondere durch die vorgesehenen Retentionsanlagen, eine Verbesserung der bestehenden Verkehrsflächenentwässerung. Auch der Dammeinschnitt für

den geplanten Radweg führt zu keiner Gefährdung des Eigentums der Beschwerdeführerinnen und -führer.

Sofern im Rahmen des Bauvorhabens Bewuchs entfernt wird, ist lediglich im Bereich der neuen Manöverstrecke (einreiseseitig; im Rodungsplan als Rodungsfläche 1 bezeichnet) Wald im Sinne der Begriffsdefinitionen des Forstgesetzes 1975 betroffen.

Für die Raststation H ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) durchzuführen, da dieses Vorhaben weniger als 5 ha in Anspruch nimmt und somit den Ausnahmetatbestand „Errichtung zusätzlicher Betriebe gem § 27 des Bundesstraßengesetzes 1971“ des § 23a Abs 2 Z 3 UVP-G 2000 erfüllt.

Nicht verfahrensgegenständlich sind Themen der Ortskanalisation (Kanalisationsgesetz), der Bundesstraßen (Bundesstraßengesetz), der Flächenwidmung (Raumplanungsgesetz), der Auffassung des „Aweges“ (Straßengesetz), der Geschwindigkeit auf der Autobahn (Straßenverkehrsordnung) sowie die Einhaltung von Lärminderungs- und Luftreinhaltepläne.

4. Dieser Sachverhalt wird aufgrund der Aktenlage und des durchgeführten Ermittlungsverfahrens, insbesondere aufgrund der Ergebnisse der mündlichen Verhandlung vom 07.07.2015, als erwiesen angenommen.

Aufgrund des Beschwerdevorbringens wurden ergänzende Gutachten des gewerbetechnischen Amtssachverständigen, des medizinischen Amtssachverständigen, des lufthygienischen Amtssachverständigen, des gewässerschutztechnischen Amtssachverständigen und des wasserbau-technischen Amtssachverständigen eingeholt.

Der **gewerbetechnische Amtssachverständige** erstattete sein Gutachten in der mündlichen Verhandlung vom 07.07.2015. Dieses hat folgenden wesentlichen Inhalt:

„[...]

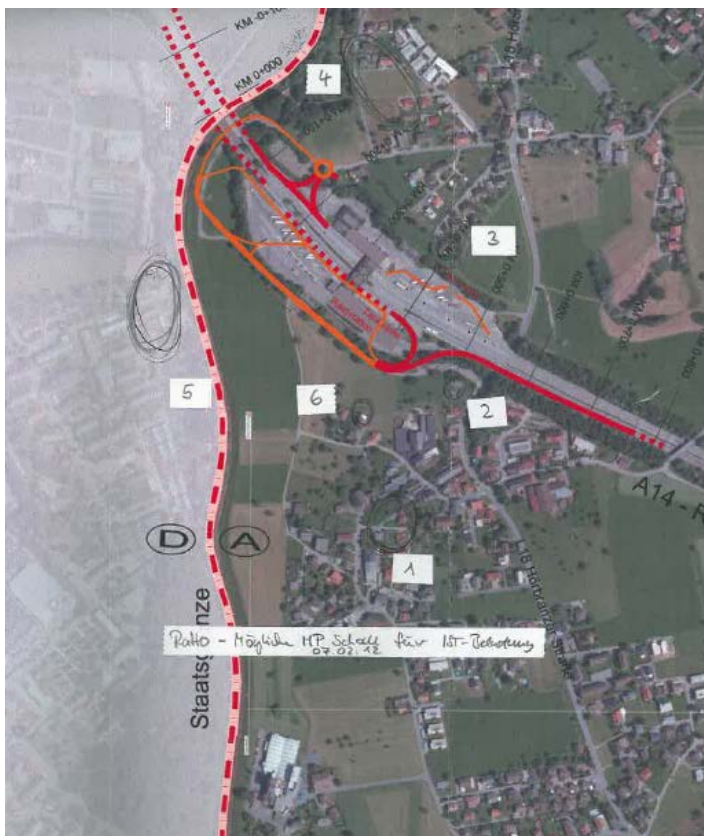
1. Aufgabenstellung

Mit Schreiben des Landesverwaltungsgerichtes Vorarlberg vom 12.6.2015 wurden an das Amt der Vorarlberger Landesregierung Abt. VIc nähere zu begutachtende Fragen übermittelt, mit der Bitte um Beantwortung im Zuge der mündlichen Verhandlung am 7.7.2015.

Weiters wurden die gesammelten Stellungnahmen der Nachbarn übermittelt, mit der Bitte zu den eingebrachten gewerbetechnischen Belangen Stellung zu nehmen.

2. Zu beantwortende Fragen des Landesverwaltungsgerichtes Vorarlberg:

1. Sind die durchgeführten Messungen nach dem Stand der Technik als ausreichend für die Bestimmung des Umgebungsgeräuschpegels anzusehen?
2. Wenn Ja, warum? Wenn nein wird ersucht, eine entsprechende Messung durchzuführen. Die für das Betriebsanlagenverfahren maßgeblich durchgeführten Messungen sind für die Bestimmung der örtlichen Umgebungsgeräuschsituation der rund um die geplante Autobahnraststätte befindlichen Immissionsorte nach dem Stand der Technik als ausreichend anzusehen. Auf Grund der sich sehr komplex darstellenden Umgebungsgeräuschsituation, welche sich der gewerbetechnische Amtssachverständige mehrmals durch Besichtigungen und Hörproben im Jahre 2012 vergewisserte, war dieser der Meinung, dass es von Nöten sei, an unterschiedlichen Immissionsorten Messungen durchzuführen.



Die örtliche Situation stellt sich in etwa so dar, dass im Norden zum Teil direkt an bereits bestehende Schallschutzwände Wohnhäuser angrenzen, im südlichen bzw. südwestlichen Bereich, sind Wohnbebauungen erst weit hinter den landwirtschaftlichen Flächen situiert. Bereiche im Norden sowie im Nordwesten sind sehr stark von der Autobahn Richtung M durch Beschleunigungsvorgänge geprägt, die Südlichen Bereiche stellen sich zum Teil ruhiger dar.

Anhand dieser Erkenntnisse wurden im Frühjahr 2012 mit den Projektbetreibern die maßgeblich notwendigen Messpunkte rund um das Areal der geplanten Autobahnraststätte fixiert. Somit wurden seitens des schalltechnischen Konzepterstellers in der Zeit von 4.5.2012 bis 11.5.2012 Messungen der Umgebung an den relevanten rund um die geplante Autobahnraststätte sich befindlichen Immissionsorten durchgeführt. Parallel dazu fanden während dieses Zeitfensters durch den gewerbetechnischen Amtssachverständigen an der Nord-, Nordost- sowie Südseite Umgebungsgeräuschmessungen statt. Weiters wurde im besagten Zeitfenster vom 4.5.2012 bis 11.5.2012 durch den gewerbetechnischen Amts-

sachverständigen an allen Messpunkten (durch Büro W sowie amtsintern) subjektive Hörproben sowie Beobachtung und Dokumentation von Wetterereignissen sowie etwaigen Störgeräuschen während einer Zufallsmatrix durchgeführt.

Wetter:

	Fr. 4.5.	Sa. 5.5.	So. 6.5.	Mo. 7.5.	Di. 8.5.	Mi. 9.5.	Do. 10.5	Fr. 11.5
Vormittag	Heiter	Regen	Regen	Bewölkt	Heiter	Regen	Heiter	Heiter
Nachmittag	Heiter	Regen	Regen	Bewölkt	Heiter	Regen	Heiter	Heiter
Abend	Heiter	Aufhellung	Regen	Heiter	Bewölkt	Regen	Heiter	Heiter
Nacht	Heiter	Regen	-	Heiter	Regen	Aufhellung	Heiter	Heiter

Die Auswertung und Gegenüberstellung der amtsinternen Messergebnisse mit den beigebrachten Messergebnissen der Projektbetreiber ergab, dass hierbei grobe Abweichungen, im Mittel von ca. 6 dB zu erkennen waren.

Kurze Liste		Punktberechnung							
Immissionsberechnung		Beurteilung nach Lden (Österreich)							
UMG Kalibr.Messun.60		Einstellung: Einstellung Raststätte Hörbranz							
		Tag (6-19 Uhr)		Abend(19-22 Uhr)		Nacht (22-6 Uhr)		DEN	
		Differenz	L r,A	Differenz	L r,A	Differenz	L r,A	IRW	L r,A
		/dB	/dB	/dB	/dB	/dB	/dB	/dB	/dB
IPkt090	IPkt 103	+5	57	+6	55	+3	51		59
IPkt091	IPkt102	+8	56	+7	54	+7	50		58
IPkt092	IPkt101	+5	58	+5	56	+4	51		60

Abweichungen Messungen – einkalibriertes Modell

In langwierigen Auswertungsverfahren kam der Unterzeichnende zum Schluss, dass die Differenz von ca. 6 dB auf Grund einer durchgeführten Messmethode ähnlich der „Grenzflächen Mikrofonmessung“ sowie zu wenig exakter Ausblendung von Umtrieben und sonstigen Störgeräuschen resultiere.

Auf Grund zwischenzeitlich veränderten örtlichen Verhältnissen, der Öffnung der zweiten Pfändertunnelröhre, des Aufbringen eines neuen Fahrbahnbelages sowie veränderten Geschwindigkeitsverhältnissen und Abtragung von Gebäudeteilen wurde amtsseitig eine weitere Messung in der Zeit von 22.7. bis 24.7.2013 durchgeführt. Konkret wurden hier die aus der ersten Messreihe in Frage gestellten Messergebnisse an der Nord- sowie Südseite der A14 nochmalig gewählt. Dabei wurde festgestellt, dass die amtsseitigen Messwerte aus dem Jahre 2012 annähernd bestätigt wurden.

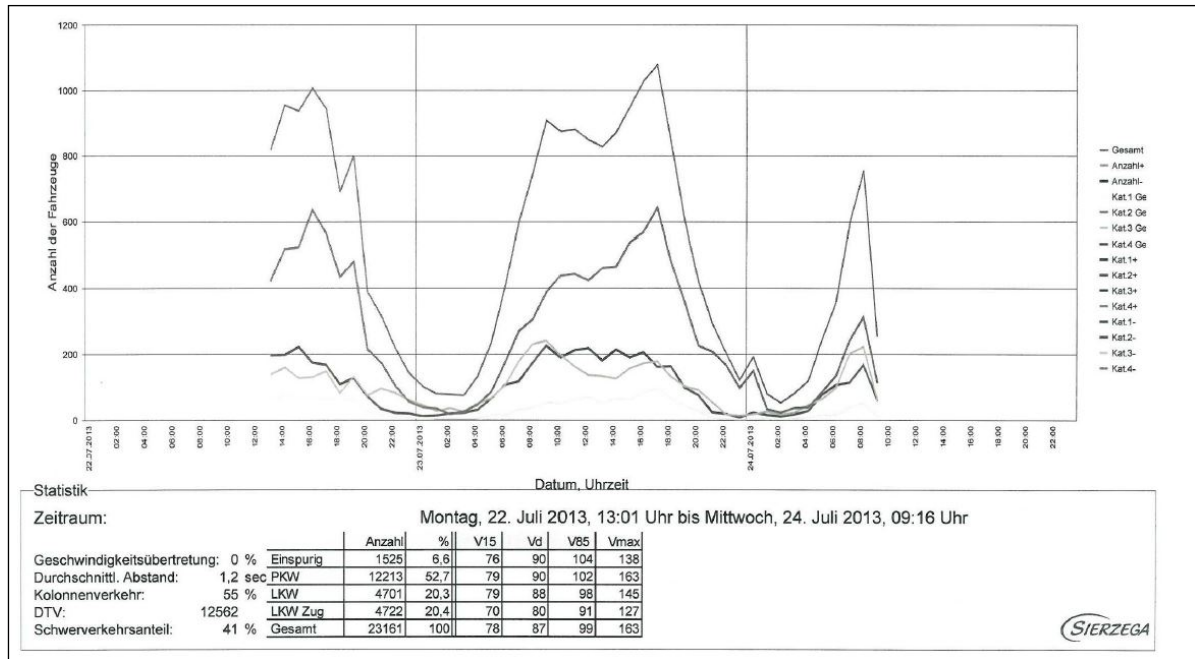
IP 102	07.Mai	48,2	43,1	46,6	41,1	47,3	37,1
	08.Mai	49,4	43,7	45,5	41,1	41,1	33,6
	09.Mai	49,9	44,7				

Messung 2012

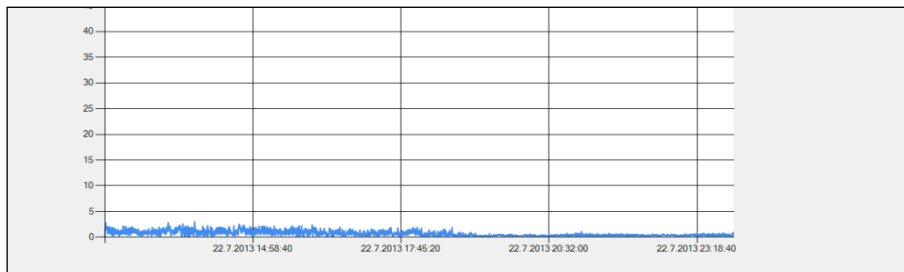
IP 102	22.Jul			46,2	41,6	46	37,6
	23.Jun	46,2	41	46,3	39,7	41,3	36,9

Messung 2013

Zusätzlich fanden noch im Bereich der A14 Verkehrszählungen ein- und ausreiseseitig sowie eine Messung des Fahrbahngeräusches der A14 in 4 m Höhe statt.



Im Zuge der Abweichung der Meßwerte mit den Rechenwerten für das einkalibrierte Umgebungsmodell, fanden zahlreiche Erörterungen statt. Es wurde stets der Verdacht einer Windbeeinträchtigung der Messungen in den Raum gestellt. Es wurde zusätzlich noch im Bereich der A14 ein Windmeßsystem VAISALA mit PHYSICUS Datalogger aufgestellt und in der Auswertung keine Auffälligkeiten ($v_{max} < 5\text{m/s}$) während der Meßzeiten festgestellt.



Windmessung

Diese Daten wurden dem schalltechnischen Projektersteller zur Verfügung gestellt. Dieser hat sodann mittels des Schallausbreitungsprogramms „IMMI“ unter zur Grundlegung der maßgeblichen Eingabe des DTV, die ortsübliche Schallimmission nachgebildet. Es wurde ein sogenanntes „einkalibriertes“ Umgebungsmodell mit den neuen projektierten Gebäuden sowie Schallschutzwänden erstellt und berücksichtigt. Die Genauigkeit dieses Modells beträgt ca. $\pm 2\text{dB}$. Auf Grund der Größe des Schallausbreitungsmodells (teilweise über mehrere 100 m) ist eine exakte Einkalibrierung nur sehr schwer möglich. Wie bereits angeführt, ist es im ersten Entwurf dem Konzeptersteller nicht gelungen, das Berechnungsmodell nur annähernd an die durchgeführten Messwerte einzukalibrieren. Hierbei betragen die Differenzen bis zu 12 dB gegenüber den durchgeführten Messungen! Im Zuge mehrerer Prüfungen sowie ergänzenden Messungen wurden für diese Differenzen Abweichungen in der Geländegeometrie aber auch Randbedingungen in den Berechnungsvorschriften (beispielsweise die zwingend zu berücksichtigende mit Wind Berechnung gemäß der ISO 9613) als ausschlaggebend identifiziert. Jedenfalls bestand seitens des Amtssachverständigen stets das Bestreben, die tatsächlichen örtlichen Verhältnisse für die Lärmbeurteilung heranzuziehen und nicht irgendeine fiktiv hergeleitete Rechenwerte. Es wurde also in der Berechnung richtigerweise

von den tatsächlich örtlichen Verhältnissen ausgegangen. Bei einer parallel vom Amtssachverständigen durchgeführten Verkehrszählung wurde ein Lastzustand des DTV von ca. 23.000 Kfz festgestellt. Der Lastzustand an einem durchschnittlichen Tag gemäß dem Verkehrsgutachten der Firma B & P liegt bei DTV = 29.400 Kfz pro Tag. Das bedeutet, dass an einem durchschnittlichen Tag mit einem 25 % höheren Verkehrsaufkommen zu rechnen wäre, als bei der durchgeführten Messung. Unter Berücksichtigung dieser Prämisse rückt der „einkalibrierte“ Umgebungsgeräuschkataster in eine solche Genauigkeit, welche bereits in Bereiche der Mess- und Rechengenauigkeit zu liegen kommt. Da die Umgebung maßgeblich vom Lastzustand der A14 geprägt wird sowie eine sorgfältige Auswertung der Störgeräusche und auch subjektive Beobachtung erfolgte, ist die Umgebung ausreichend durch Messungen nachgebildet.

Zusammengefasst kann gesagt werden, dass auf Grund dieser aller Prämissen, insbesondere auch der Tatsache, dass immer von einer sogenannten „Worst Case“ Betrachtung die Sicherheit zu Gunsten der Nachbarn gewählt wurde. Die durchgeführten Erhebungen und Messungen zur Bestimmung der örtlichen Situation sind als ausreichend anzusehen.

3. Ist zu erwarten, dass sich die bei den Beschwerdeführerinnen und -führern auftretenden Schallimmissionen durch die beantragten Maßnahmen ändern?

Durch das beabsichtigte Vorhaben wird zusätzlich zu den bereits vorhandenen, öffentlichen Verkehrsflüssen auf der A14 sowie auf den dazu gehörigen Flächen der Asfinag bzw. des Zollamtes Verkehr induziert, welcher über verschiedene Zu- und Abfahrtsstrecken zu den beabsichtigten Tank- und Raststätteneinrichtungen führen. Hierbei ist jedoch klar zu erwähnen, dass gemäß rechtlicher Vorgabe diese Einwirkungen außerhalb der Betriebsanlage auf öffentlichen Verkehrsflächen verursacht werden und somit nicht der Betriebsanlage zuzurechnen sind.

Weitere zusätzliche Geräuschimmissionen bzw. Einflüsse, welche die Geräuschimmissionen bei den Nachbarn erhöhen, treten durch Geräusche und Manipulationen jeglicher Art aus dem Bereich der beantragten Anlage auf.

Grundsätzlich ist aus schalltechnischer Sicht noch erwähnenswert, dass auf Grund der logarithmischen Addierung von Schallpegeln mit einem positiven Vorzeichen es immer zu einer Erhöhung kommt. Selbst wenn die spezifische Schallimmission 10 dB unterhalb der örtlichen Schallimmission zu liegen käme, so würde es in diesem Falle noch zu einer Erhöhung um 0,4 dB kommen.

4. Wenn Ja, wie groß ist die Differenz zwischen dem Geräuschpegel, der bei den Beschwerdeführerinnen und -führern ohne Einwirkung des gegenständlichen Projekts vorherrscht und dem Geräuschpegel, der bei den Beschwerdeführerinnen und -führern unter Einbeziehung der Geräusche des gegenständlichen Projekts zu erwarten ist?

In den nachstehenden Tabellen wird aufgezeigt, wie sich die Geräuschsituation ändert. Es ist hierbei zu erwähnen, dass entgegengesetzt der Fragestellung im durchgeführten gewerberechtlichen Verfahren, in welchem stets von der neu geschaffenen örtlichen Umgebungsgeräuschsituation ausgegangen wurde, nunmehr als wesentliche Grundlage von den tatsächlich örtlich festgestellten Verhältnissen, welche durch Messungen festgestellt wurden, ausgegangen wird. Dies bedeutet, dass die im gewerberechtlichen Anlagenverfahren hergeleitete örtliche Umgebungsgeräuschsituation durch die neu geschaffene Geometrie von Gebäuden, Wänden etc. sowie als auch durch die rechtliche Auseinanderdividierung von anlagenspezifi-

schen Schallimmissionen und Immissionen welche der Öffentlichkeit zugeordnet wurden, nunmehr etwas auseinander klaffen. In der Regel kommen die Werte für die projektierte Umgebung ca. 1 bis 2 dB, an vereinzelt Orten bis zu 3 dB (jeweils Betrachtung der ungünstigsten Nachtstunde von 2.00 bis 3.00 Uhr) über den Werten der bisher vorhandenen Umgebungsgeräuschsituation zu liegen.

Auffallend und erwähnenswert erscheint auch noch der Umstand, dass das sogenannte „einkalibrierte Umgebungsgeräuschmodell“ für die nunmehr vorhandene örtliche Umgebungsgeräuschsituation, verglichen mit den Messwerten während des ungünstigsten Zeitraumes, der Nachtzeit von 2.00 bis 3.00 Uhr, um über 1 dB an verschiedenen Immissionsorten als zu niedrig angesetzt wurde. Dieser Umstand bringt in der Beurteilung gewisse Sicherheiten zu Gunsten der Nachbarn mit sich. Grundlegend muss wiederholt gesagt werden, dass ein derart großes Vorhaben mit sehr vielen Immissionspunkten und sich darstellenden verschiedenen örtlichen Umgebungsgeräuschsituationen äußerst schwierig ist, diese in Form eines Modells abzubilden.

Zudem hat sich seit der Einführung der Beurteilung nach der ÖAL Richtlinie 3 (2008) sowie des Vorarlberg Leitfadens eine wesentliche Verbesserung zu Gunsten der Nachbarn ergeben, da zuvor Erhöhungen der Umgebung bei ruhigen Gebieten von bis zu 7 od. 8 dB zulässig waren.

In den nachstehenden Tabellen wird als Bezugswert somit vom $L_{ro, Bestand}$ ausgegangen. Die spezifische Schallemission L_{rspez} ist bekannt aus dem schalltechnischen Projekt des Konzepterstellers. Aus diesen beiden Pegeln wird nunmehr ein Summenpegel $L_{rspez} + L_{ro, Bestand}$ gebildet. Die in der letzten Spalte dick eingerahmten Werte, bezeichnet als $\pm L_{ro, Bestand}$ Bestand bilden die Veränderungen ab.

Tag 6.00 bis 19.00 Uhr

IP	Widmung	KAT	Messung	L_{ro} Bestand	L_{ro} Neu	L_{rspez}	$L_{rspez} + L_{ro}$ Best	$\pm L_{ro}$ Best
1	BW	2		38,2	42,3	37,7	41,0	2,8
2	BW	2		42,6	45,2	40,0	44,5	1,9
3	BW	3		47,4	52,9	44,2	49,1	1,7
4	BM	3	53,7	52,4	50,4	45,4	53,2	0,8
5	BM	3		51,7	50,0	45,5	52,6	0,9
6	BM	3		47,3	46,7	43,3	48,8	1,5
7	D	3		46,1	48,5	43,8	48,1	2,0
8	BW	2	46,2	46,6	48,8	44,3	48,6	2,0
9	BW	3		51,7	54,6	44,6	52,5	0,8
10	BW	2		41,6	45,1	41,9	44,8	3,2
11	BM	3		47,4	54,0	43,4	48,9	1,5
12	FL	3		53,8	50,5	45,6	54,4	0,6
13	BW	3		59,0	59,3	46,0	59,2	0,2
14	BM	3		47,7	48,4	44,2	49,3	1,6
15	D	3		44,4	47,0	43,5	47,0	2,6
16	D	3		44,9	47,1	43,1	47,1	2,2
17	BW	2		48,6	50,2	41,9	49,4	0,8
18	BW	2		47,3	49,9	40,9	48,2	0,9

Abend 19.00 bis 22.00 Uhr

IP	Widmung	KAT	Messung	L _{ro} Bestand	L _{ro} Neu	L _{rspez}	L _{rspez} + L _{ro} Best	+/- L _{ro} Best
1	BW	2		38,8	42,0	36,2	40,7	1,9
2	BW	2		43,5	45,0	38,5	44,7	1,2
3	BW	3		48,0	50,0	42,4	49,1	1,1
4	BM	3		48,1	48,0	43,7	49,4	1,3
5	BM	3	48,8	48,3	49,0	43,9	49,6	1,3
6	BM	3		47,1	48,0	41,7	48,2	1,1
7	D	3		46,9	48,0	42,3	48,2	1,3
8	BW	2	46,3	47,5	48,0	42,8	48,8	1,3
9	BW	3		52,5	53,0	42,7	52,9	0,4
10	BW	2		42,4	44,0	40,3	44,5	2,1
11	BM	3		47,9	51,0	41,6	48,8	0,9
12	FL	3		49,4	48,0	44,2	50,5	1,1
13	BW	3		57,0	57,0	44,3	57,2	0,2
14	BM	3		45,5	47,0	42,5	47,3	1,8
15	D	3		45,1	46,0	42,1	46,9	1,8
16	D	3		45,8	46,0	41,5	47,2	1,4
17	BW	2		45,8	47,0	40,4	46,9	1,1
18	BW	2		44,9	47,0	39,5	46,0	1,1

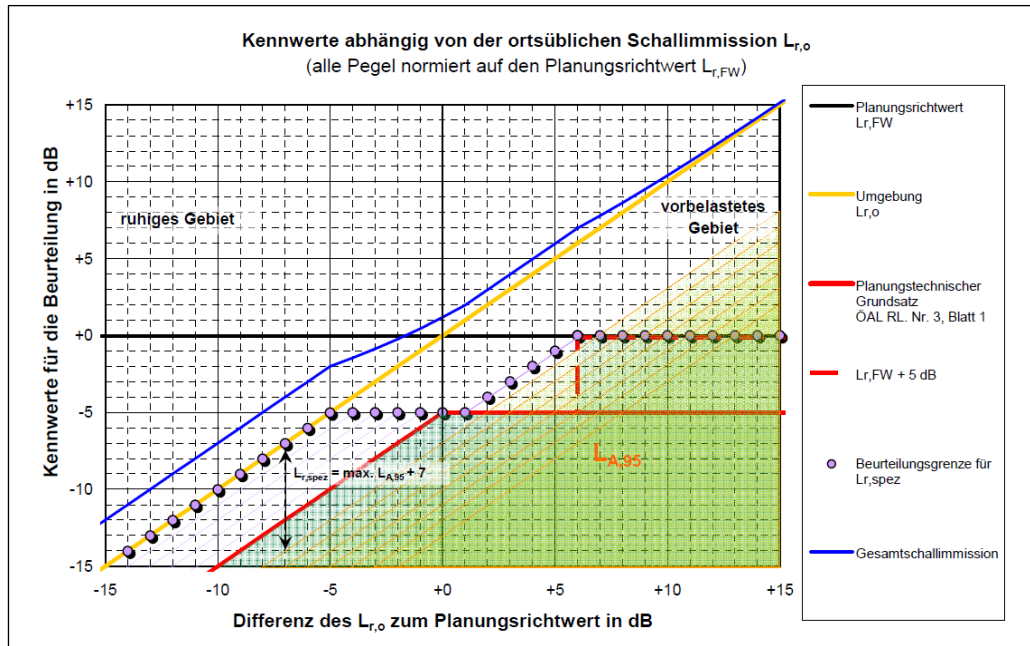
Nacht 2.00 bis 3.00 Uhr

IP	Widmung	KAT	Messung	L _{ro} Bestand	L _{ro} Neu	L _{rspez}	L _{rspez} + L _{ro} Best	+/- L _{ro} Best
1	BW	2		31,6	34,0	31,2	34,4	2,8
2	BW	2		36,1	37,0	33,3	37,9	1,8
3	BW	3		40,8	43,0	37,6	42,5	1,7
4	BM	3		45,3	43,0	38,2	46,1	0,8
5	BM	3	* 45,8	44,7	42,0	38,0	45,5	0,8
6	BM	3		40,6	41,0	35,3	41,7	1,1
7	D	3		39,6	41,0	36,1	41,2	1,6
8	BW	2	* 41,3	40,1	40,0	37,8	42,1	2,0
9	BW	3		45,1	46,0	38,1	45,9	0,8
10	BW	2		35,1	37,0	35,3	38,2	3,1
11	BM	3		40,9	44,0	36,8	42,3	1,4
12	FL	3		46,8	43,0	38,0	47,3	0,5
13	BW	3		53,0	53,0	39,3	53,2	0,2
14	BM	3		40,8	40,0	36,7	42,2	1,4
15	D	3		37,9	39,0	35,6	39,9	2,0
16	D	3		38,4	39,0	35,8	40,3	1,9
17	BW	2		41,7	41,0	35,0	42,5	0,8
18	BW	2		40,3	41,0	33,6	41,1	0,8

* Messwerte sind um über 1dB höher als der gerechnete L_{ro} des ganzen Modells!

5. Wird die Beurteilungsgrenze für den Beurteilungspegel der spezifischen Schallimmissionen überschritten?

Auf Grund der Überschreitung des planungstechnischen Grundsatzes gemäß der ÖAL-Richtlinie Nr. 3 erfolgte in Anlehnung an den Vorarlberg Leitfaden eine individuelle Beurteilung (Stand Februar 2013, Publiziert auf www.vorarlberg.at). Die Beurteilungsmethode des Vorarlberg Leitfadens ist grundsätzlich abgeleitet aus der ÖAL-Richtlinie Nr. 3. Es wird hier von der Örtlichkeit und der entsprechenden Widmung ausgegangen.



Es ist in der Beurteilung grundsätzlich zu unterscheiden, ob es sich um ruhige, der Widmung entsprechende oder vorbelastete Gebiete handelt. Für der Widmung entsprechende Gebiete gilt, dass keine wesentliche Erhöhung, im Idealfall ca 1 dB durch spezifische Betriebsimmissionen erzielt werden dürfen. Für ruhigere Gebiete darf die Erhöhung der bestehenden örtlichen Situation maximal 3 dB betragen, in vorbelasteten Gebieten muss die Gesamtschallimmission unter 1 dB betragen.

Aufgrund der Fragestellung wird die Gesamtschallimmission von der örtlich festgestellten Umgebungsgeräuschsituation gebildet ($L_{ro, Bestand} + L_{rspez}$).

In den nachstehenden Tabellen wird in der letzten Spalte farblich dargestellt, inwieweit zahlenmäßig die Beurteilungsgrenze für den Beurteilungspegel der spezifischen Schallimmission überschritten wurde.

Tag 6.00 bis 19.00 Uhr

IP	Widmung	KAT	Messung	L _{ro} Bestand	L _{ro} Neu	L _{rspez}	L _{rspez} zul	+/- Grenz
1	BW	2		38,2	42,3	37,7	38	0
2	BW	2		42,6	45,2	40,0	43	0
3	BW	3		47,4	52,9	44,2	47	0
4	BM	3	53,7	52,4	50,4	45,4	50	0
5	BM	3		51,7	50,0	45,5	50	0
6	BM	3		47,3	46,7	43,3	47	0
7	D	3		46,1	48,5	43,8	46	0
8	BW	2	46,2	46,6	48,8	44,3	45	0
9	BW	3		51,7	54,6	44,6	49	0
10	BW	2		41,6	45,1	41,9	42	0
11	BM	3		47,4	54,0	43,4	47	0
12	FL	3		53,8	50,5	45,6	50	0
13	BW	3		59,0	59,3	46,0	53	0
14	BM	3		47,7	48,4	44,2	48	0
15	D	3		44,4	47,0	43,5	44	0
16	D	3		44,9	47,1	43,1	45	0
17	BW	2		48,6	50,2	41,9	45	0
18	BW	2		47,3	49,9	40,9	45	0

Abend 19.00 bis 22.00 Uhr

IP	Widmung	KAT	Messung	L _{ro} Bestand	L _{ro} Neu	L _{rspez}	L _{rspez} zul	+/- Grenz
1	BW	2		38,8	42,0	36,2	39	0
2	BW	2		43,5	45,0	38,5	40	0
3	BW	3		48,0	50,0	42,4	45	0
4	BM	3		48,1	48,0	43,7	45	0
5	BM	3	48,8	48,3	49,0	43,9	45	0
6	BM	3		47,1	48,0	41,7	45	0
7	D	3		46,9	48,0	42,3	45	0
8	BW	2	46,3	47,5	48,0	42,8	42	0,8
9	BW	3		52,5	53,0	42,7	47	0
10	BW	2		42,4	44,0	40,3	40	0
11	BM	3		47,9	51,0	41,6	45	0
12	FL	3		49,4	48,0	44,2	45	0
13	BW	3		57,0	57,0	44,3	51	0
14	BM	3		45,5	47,0	42,5	45	0
15	D	3		45,1	46,0	42,1	45	0
16	D	3		45,8	46,0	41,5	45	0
17	BW	2		45,8	47,0	40,4	40	0,4
18	BW	2		44,9	47,0	39,5	40	0

Nacht 2.00 bis 3.00 Uhr

IP	Widmung	KAT	Messung	Lro Bestand	Lro Neu	Lrspez	Lr spez zul	+/- Grenz
1	BW	2		31,6	34	31,2	32	0
2	BW	2		36,1	37	33,3	35	0
3	BW	3		40,8	43	37,6	40	0
4	BM	3		45,3	43	38,2	39	0
5	BM	3	* 45,8	44,7	42	38	40	0
6	BM	3		40,6	41	35,3	40	0
7	D	3		39,6	41	36,1	40	0
8	BW	2	* 41,3	40,1	40	37,8	35	2,8
9	BW	3		45,1	46	38,1	40	0
10	BW	2		35,1	37	35,3	35	0,3
11	BM	3		40,9	44	36,8	40	0
12	FL	3		46,8	43	38	42	0
13	BW	3		53	53	39,3	47	0
14	BM	3		40,8	40	36,7	40	0
15	D	3		37,9	39	35,6	38	0
16	D	3		38,4	39	35,8	38	0
17	BW	2		41,7	41	35	36	0
18	BW	2		40,3	41	33,6	35	0

* Messwerte sind um über 1dB höher als der gerechnete L_{ro} des ganzen Modells! => Überschreitung ohne Reduzierung Haustechnik max. +1,4B!

Wie bereits im Gutachten für das gewerberechtliche Verfahren vom 15.4.2014 ist ersichtlich, dass die Beurteilungsgrenze für den Beurteilungspegel der spezifischen Schallimmission beim Immissionspunkt 8 während der Abendzeit um 0,8 sowie während der Nachtkernzeit um 2,8 dB überschritten wird. Auf Grund der geänderten Betrachtungsweise des Vergleichs der spezifischen Schallimmission mit der örtlichen Schallimmission ohne die projektierte Geländesituation ist erkennbar, dass auch beim Immissionspunkt 10 eine minimale Überschreitung der Beurteilungsgrenze für den Beurteilungspegel der spezifischen Schallemission von 0,3 dB sich ergibt. Verwunderlich könnte erscheinen, dass beim Immissionspunkt 8 keine höhere Überschreitung sich durch die geänderte Betrachtungsweise ergibt. Das hat den Grund, dass bei Prüfung der Tabellen für Immissionspunkt 8 sich dort die örtlich vorherrschende gemessene Umgebungsgeräuschsituation mit der projektierten neu geschaffenen Umgebungsituation deckt.

Grundsätzlich ist hier jedoch auch zu erwähnen, dass der Konzeptersteller in der Modellerstellung der bestehenden örtlichen Umgebungsgeräuschsituation diese um ca. 1 dB niedriger angesetzt hat als welche tatsächlich beim Immissionspunkt 8 durch Messungen festgestellt wurde. Weiters ist auch noch zu erwähnen, dass die Immissionsorte rund um die geplante Autobahnraststätte im Wesentlichen von den auf der A14 stattfindenden Belastungszustand, dem DTV abhängen wird. Die gesamten Berechnungen des schalltechnischen Berichtes basieren auf einer sogenannten „Worst Case“ Betrachtung zugunsten der Nachbarn. Dies bedeutet, dass eine sogenannte Vollausslastung der Raststätte mit einem durchschnittlich auf der Autobahn stattfindendem Verkehr verglichen wurde. In der Praxis wird diese Vollausslastung der Raststätte an einem durchschnittlichen Belastungstag der Autobahn wohl oder übel nicht auftreten. Weiters ist noch zu erwähnen, dass bei den amtsseitig durchgeführten Messungen des Jahres 2013 parallel dazu eine Straßenverkehrszählung durchgeführt wurde. Das Ergebnis dieser Straßenverkehrszählung ergab, dass auch hier eine wesentliche Abweichung zum im schalltechnischen Projekt ausgewiesenen DTV der A14 festgestellt wurde. An den Tagen der Messung wurde ein DTV von ca. 23.000 Kfz festgestellt. Dieser liegt somit ca. 25 % unterhalb des von der Firma B & P prognostizierten Werts für 2014. Das hieße konk-

ret, dass für die an einem durchschnittlichen Tage vorherrschende Umgebungsgeräuschsituation höher ausfallen würde, als wie sie in der Spalte L_{ro} Bestand ausgewiesen sind. Dies birgt weitere Sicherheiten in der Beurteilung.

6. Ist zu erwarten, dass es durch die geplanten Maßnahmen zum Auftreten von hervortretenden Schallpegelspitzen kommt?

Bedingt durch die Distanzen und je nach Ausführung der Schallschutzmaßnahmen rund um das Raststättengelände und zum Teil abgeschirmter Lage kommen die impulsartigen Parkplatzgeräusche, wie Türen und Kofferraum schließen, im Bereich zwischen 41 und 46 dB zu liegen. Die sonstigen kennzeichnenden Pegelspitzen bezüglich Druckentlüftung von LKW Bremsen kommen im Bereich zwischen 46 und 55 dB zu liegen. Bereits jetzt sind im Bereich des geplanten Raststättenareals bzw. Parkplatzareals eine große vorhandene Anzahl von Pegelspitzen vorhanden. Die durch das Projekt hinzukommenden Pegelspitzen finden somit Deckung in der vorhandenen Umgebungsgeräuschsituation. Es ist somit nicht zu erwarten, dass es zu hervortretenden Schallpegelspitzen kommt.

7. Wo liegen aus schalltechnischer Sicht die Grenzwerte der zumutbaren Störung im Hinblick auf die Schallpegelspitzen?

Die Richtwerte für häufig auftretende kennzeichnende Spitzenpegel betragen wie folgt:

Kategorie	Tag	Abend	Nacht
	6:00-19:00 Uhr	19:00-22:00 Uhr	22:00-6:00 Uhr
1	70	65	60
2 und 3	75	70	65
4 und 5	80	75	70

Das Irrelevanzkriterium des planungstechnischen Grundsatzes der ÖAL-Richtlinie Nr. 3 -I schließt mit ein, dass kennzeichnende Schallpegelspitzen Werte erreichen können, welche bis zu 25 dB über dem Beurteilungspegel der spezifischen Schallimmission liegen. Die in der zuvor stehenden Tabelle gebildeten Richtwerte für häufige Schallpegelspitzen im Freien vor der Fassade wurden mit den Amtsärzten des Landes Vorarlbergs abgestimmt und gelten als oberste Richtwerte für häufige Schallpegelspitzen.

8. Ist zu erwarten, dass diese Deckung in den Umgebungsgeräuschen finden?

Dem schalltechnischen Bericht ist zu entnehmen, dass Schallpegelspitzenanteile von Türenschließen in der Größenordnung zwischen 41 und 46 dB zu liegen kommen. Eine detaillierte Analyse der Schallimmissionsmessungen lässt erkennen, dass der Schwankungsbereich des Umgebungspegels am Tag zwischen 47 und 55 dB und in der Nacht zwischen 43 und 52 dB beträgt. Somit kann gesagt werden, dass diese Deckung in den Umgebungsgeräuschen finden.

Von größerer Relevanz dürfte jedoch sein, dass die zuvor angeführten Richtwerte gemäß der Tabelle für kennzeichnende häufig auftretende Spitzenpegel bei weitem nicht tangiert werden.

9. Bitte nehmen Sie Stellung zum Vorbringen, die Druckentlüftung der LKW Bremsen sei zu Unrecht nicht berücksichtigt worden.

Der Ersteller des schalltechnischen Projektes führt unter 17.3 an:

„Sehr seltene Schallpegelspitzen, wie sie durch die Druckentlüftung von LKW Bremsen auftreten, wurden aktuell nicht berücksichtigt, da sie in den kritischen Nachtphasen nur sehr selten auftreten und in der aktuellen Umgebungslärmsituation ebenfalls in annähernder Häufigkeit vorhanden sind. Die Immissionspegel, verursacht durch diese Druckentlüftung liegen bei 46dB bis 55dB. Diese Werte liegen ebenfalls im Bereich der seltenen Ereignisspitzen der vorhandenen Umgebungslärmsituation“

Der Unterzeichnende hat im Gutachten zum gewerberechtlichen Anlagenverfahren folgenden Wortlaut wiedergegeben:

„Sogenannte seltene Pegelspitzen, wie sie durch die Druckentlüftung von LKW- Bremsen auftreten, wurden im aktuellen Fall nicht berücksichtigt, da sie in den kritischen Nachtphasen nur sehr selten auftreten und in der aktuellen Umweltlärmsituation ebenfalls in annähernd gleicher Häufigkeit vorhanden sind. Der Unterzeichnende ist nicht der Ansicht, dass derartige Pegelspitzen nur sehr selten auftreten, weil schon auf der Einreiseite in der Nacht 10 LKW-Betankungen pro Stunde stattfinden. Pro LKW-Betankung ist mindestens mit 2 bis 5 derartiger Bremsentlüftungen pro LKW zu rechnen“

Die gewählte Formulierung des gewerbetechnischen Amtssachverständigen wurde hier etwas ungünstig gewählt und vom Wortlaut des schalltechnischen Konzeptes übernommen. Denn gemeint war nicht, dass die Druckentlüftung der Bremsen nicht berücksichtigt wurde sondern der Sachverständige der Meinung ist, dass diese nicht wie sie im schalltechnischen Bericht der Firma B formuliert sehr selten auftreten. Dies geht dann auch im darauffolgenden Satz hervor indem er die Seltenheit durch konkrete Zahlenwerte untermauert (10 LKW mit 2 bis 5 mal Bremsenentlüftung).

Aus Sicht des Unterzeichnenden wird somit nochmals die im Gutachten vom 15.4.15 die Meinung vertreten, dass seltene Pegelspitzen, wie sie durch die Druckentlüftung von LKW Bremsen auftreten, durch die Beurteilung berücksichtigt worden sind, da diese einerseits in der vorhandenen Umgebungslärmsituation Deckung finden sowie als auch die zuvor erwähnte Tabelle mit den Richtwerten für kennzeichnende Schallpegelspitzen deren Werte bei weitem nicht tangiert werden.

10. *Ist zu erwarten, dass die durch die Betriebsanlage hervorgerufene Erhöhung des Geräuschpegels aus schalltechnischer Sicht wahrnehmbar ist?*

Bei sämtlichen um die Betriebsanlage gewählten relevanten Immissionsorten sind die Grenzwerte gemäß des Vorarlberg Leitfadens eingehalten, bis auf Ausnahme des Immissionspunktes Nr. 8. An diesem Ort war der Unterzeichnende im Zuge des gewerberechtlichen Verfahrens der Meinung, dass die Einstufung gemäß der ÖNORM S 5021 analog einer Einstufung nach dem Vorarlberger Raumplanungsgesetz nicht richtig gewählt wurde. Aus diesem Grunde resultierte hier während der ungünstigsten Beurteilungszeit der ruhigsten Nachtstunde eine Überschreitung des zulässigen L_{rspez} von 2,8 dB. Auf Grund der durchgeführten Einkalibrierung der Umgebung ist aus dem schalltechnischen Bericht zu entnehmen, dass beim Immissionspunkt 8 eine örtliche Schallimmission L_{ro} von 40 dB vorherrscht. Daraus resultiert ein maximal zulässiger L_{rspez} von 35 dB. Auf Grund der Überschreitung von 2,8 dB der spezifischen Schallimmission kommt es zu einer Erhöhung der Umgebungsgeräuschsituation um + 2 dB. Selbst bei Einhaltung der zulässigen Maßstäbe gemäß der ÖAL-Richtlinie Nr. 3 bzw. des Vorarlberg Leitfadens ergibt sich bereits eine Überschreitung um 1,2 dB. Somit wäre die tatsächliche Verschlechterung gegenüber dem Maßstab nach der ÖAL-Richtlinie Nr. 3 bzw. des Vorarlberg Leitfadens lediglich 0,8 dB. Hierbei ist auch noch zu erwähnen, dass in der Einkalibrierung der Umgebung ein um 1 dB niedrigerer Wert angenommen wurde als die messtechnisch erfasste Umgebungsgeräuschsituation tatsächlich aufweist!

Grundsätzlich ist aus schalltechnischer Sicht noch erwähnenswert, dass auf Grund der logarithmischen Addierung von Schallpegeln mit einem positiven Vorzeichen es immer zu einer Erhöhung kommt. Selbst wenn die spezifische Schallimmission 10 dB unterhalb der örtlichen Schallimmission zu liegen kommt, so würde es in diesem Falle noch zu einer Erhöhung um 0,4 dB mit sich führen. Die besten Präzisionsschallmesser besitzen eine Genauigkeit von 1 dB. Die gemäß der ÖNORM S 5004 angeführte Vertrauensbereiche für den A-bewerteten energieäquivalenten Dauerschallpegel betragen für Anlagengeräusche 2 dB. Diese wurden für die Ermittlung der Messunsicherheit von Messungen nach der ÖNORM durch mehrere Ringversuche in Österreich bestimmt. Auf Grund dieser Prämissen kann gesagt werden, dass die durch die Betriebsanlage hervorgerufene Erhöhung des Geräuschpegels, insbesondere die Überschreitung der Beurteilungsgrenze für den L_{rspez} aus schalltechnischer Sicht im Bereich der Mess- und Rechenungenauigkeit zu liegen kommt und aus dieser Sicht nicht von Relevanz zu werten sind.

Zudem wurden aus der Sicht des Unterzeichnenden bereits mit Gutachten vom 4.7.2014 der Bezirkshauptmannschaft B Vorschläge unterbreitet, inwieweit die aus dem Projekt resultierenden Überschreitungen der Beurteilungsgrenze des L_{rspez} minimiert werden können. Diesbezüglich wird noch im Detail in der letzten Frage eingegangen.

11. *Bitte nehmen Sie zum Vorbringen der Gefährdung der Beschwerdeführerinnen und -führer durch die Tankstellen Stellung, insbesondere auch dazu, ob die einschlägigen Vorschriften eingehalten werden?*

Die neu zu errichtenden Tankstellen für Diesel und Vergaserkraftstoffe sowie auch die Tankstelle zur Abgabe von Flüssiggas entsprechen gemäß den eingereichten Projektsunterlagen dem Stand der Technik. Hierbei sind in Österreich die geltenden Bestimmungen nach der VbF, BGBl. Nr. 240/1991 idgF. sowie nach der technischen Grundlage zur Beurteilung von Tankstellen des Bundesministeriums für Wirtschaft und Arbeit 2005 als Grundlage heranzuziehen. In diesen Verordnungen und Regelwerken sind die nach dem Stand der Technik erforderlichen sicherheitstechnischen Maßnahmen, wie Detonationssicherungen und Deflagrationssicherungen, doppelwandige Ausführungen, Lecküberwachungen, Schutzzonen etc. vorgesehen.

Was die Flüssiggastankstelle betrifft, so entspricht auch diese dem Stand der Technik. Hierbei ist die Flüssiggastankstellenverordnung 2010 – BGBl. II Nr. 247/2010 sowie die Lagerung des unterirdischen Flüssiggastanks gemäß der Flüssiggasverordnung 2002, BGBl. II Nr. 446/2002 heranzuziehen. Weiters gelten für die zu verlegenden Rohrleitungen die entsprechenden ÖVGW Richtlinien beispielsweise G7 und G20.

Aus Sicht des Unterzeichnenden wurden für die Errichtung und den Betrieb der Tankstellenanlagen Auflagen aufgetragen. Konkret wurde bezüglich der Tankstellenanlagen Diesel und Vergaserkraftstoffe 37 Auflagen bzw. Betriebsvorschriften und Prüfungen vorgeschrieben.

Bezüglich der Flüssiggastankstellenanlage wurden weitere 24 Auflagen bzw. Betriebsvorschriften vorgeschrieben.

Somit kann zusammengefasst gesagt werden, dass der Stand der Technik sowie die einschlägigen Regelwerke zur Errichtung und Betrieb von Tankstellenanlagen für Diesel und Vergaserkraftstoffe sowie zur Abgabe von Flüssiggas, eingehalten sind.

12. Kommt es erwartungsgemäß durch das beantragte Projekt bei den Beschwerdeführerinnen und -führern zu Erschütterungen?

Erschütterungen werden im normativen Bereich durch verschiedene ÖNORMEN und DIN Normen geregelt. Erschütterungen sind vordringlich in Bereichen bei Industrieproduktionsanlagen wie beispielsweise große Pressen, Stanzen etc. bzw. im Bauwesen, durch Sprengungen oder auch durch Schienenverkehr zu erwarten. Diesbezüglich gibt es auch entsprechende normative Regelwerke. Im Bereich des Straßenverkehrs, insbesondere im gegenständlichen Fall für Anlagen wie Parkplätze etc. sind keine normativen Regelwerke bekannt. Lediglich aus der DIN 4150 Teil 1 ist zu entnehmen, dass durch die allgemeine, statistisch verteilte Rauigkeit der Fahrbahn oder durch Reibungskräfte beim Beschleunigen oder Bremsen der Fahrzeuge hervorgerufenen Erschütterungen in der Regel von untergeordneter Bedeutung sind. Nennenswert wären lediglich sofern im Verkehrsbereichen größere Unebenheiten wie z. B. lose Kanaldeckel oder Kopfsteinplasterungen vorhanden wären. Vor allem aber hat die weitergeleitete Erschütterungseinwirkung mit der Beschaffung des Untergrunds zu tun. Ungünstige Bodeneigenschaften können sich durch tiefe Torf Schichten ergeben. Gemäß Rücksprache mit der Gemeinde H, Tiefbauabteilung sind hier keine solche Schichtungen bekannt. Auch Erschütterungen durch Luftschall sind auf Grund der großräumig um das Raststätten-gelände konzipierten Lärmschutzwände und somit Reduzierung der Vorbeifahrtgeräusche nicht zu erwarten.

Auf Grund den Erfahrungen des täglichen Lebens sind durch die gegenständlichen Anlagen insbesondere deren fachkundig ausgeführten flachen Ausführungen der Verkehrsflächen und auch entsprechend großen Abständen zu den Nachbargrundstücken nicht mit unzumutbaren Erschütterungen in Bezug auf Einwirkung auf bauliche Anlagen bzw. Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden zu erwarten.

Unter Berücksichtigung dass die Erschütterungseinwirkung mit der Geschwindigkeit zunimmt, wären etwaige Einwirkungen des Raststätten Geländes gegenüber der A14 zudem weitestgehend zu vernachlässigen.

13. Wenn Ja, sind diese bemerkbar?

Gegenstandslos

14. Wenn Ja, welche Intensität erreichen diese Erschütterungen?

Gegenstandslos

15. Sind weitere Auflagen erforderlich, um aus gewerbetechnischer Sicht unzumutbare Beeinträchtigungen oder Gesundheitsgefährdung der Beschwerdeführerinnen und -führer zu vermeiden?

Am 4.7.2014 wurde der Bezirkshauptmannschaft B mitgeteilt, dass eine Verbesserung der haustechnischen Kühlaggregate eine sinnvolle Maßnahme wäre zur Reduzierung der Grenzwertüberschreitung insbesondere am Immissionspunkt 8. Hierbei wurde angeregt, dass die im schalltechnischen Bericht vom 4.3.2014 des Büro B ausgewiesenen Kühlaggregate statt eines Schallleistungspegel von 84 dB lediglich einen Schallleistungspegel von 76 dB aufweisen sollen.

Es wurde vom Konzeptersteller der Firma B F eine detaillierte Auflistung der Detailergebnislisten (mittlere Listen) mit aufgezeigten Immissionsanteilen an den Immissionsorten angefordert. Bei genauerer Betrachtung dieser Detailergebnisse ist ersichtlich, dass am Immissionspunkt 8 während der Nachtkernzeit (2.00 bis 3.00 Uhr) insgesamt 38 Immissionsquellen

einwirken. Dabei ist auffallend, dass als erstgereichte Immissionsquelle eine haustechnische Anlage (Kühlgerät EZQi201) gelistet ist. Diese verursacht dort 30,5 dB. Als Nr. 2 und 3 gereichte Immissionsquellen sind Tankvorgänge für Pkw sowie Parkplätze des Gastroshops. Bereits als Nr. 4 und 5 einwirkende Immissionsanteile sind wiederum haustechnische Kühlgeräte (EZQi199 und 200) mit Immissionsanteilen von 26,6 bzw. 26,5 dB gelistet. Werden diese haustechnischen Kühlaggregate gemäß der logarithmischen Schallpegeladdition summiert, so verursachen diese bereits einen Immissionsanteil von 33,1 dB.

Nacht 2.00 bis 3.00 Uhr

IP	Lrspez	EZQi199	EZQi200	EZQi201	Lr Haustechnik
1	31,2	22,2	18,9	18,9	25,1
2	33,3	22,7	20,2	24,2	27,4
3	37,6	24,1	24,1	24,1	28,9
4	38,2	24	24	23,9	28,7
5	38	23,8	23,8	23,7	28,5
6	35,3	21,9	21,9	19,7	26,1
7	36,1	23,9	21,4	24,4	28,2
8	37,8	26,5	26,6	30,5	33,1
9	38,1	23,9	24	23,9	28,7
10	35,3	23,3	23,4	23,3	28,1
11	36,8	21,9	21,9	21,9	26,7
12	38	22,2	22,3	22,1	27,0
13	39,3	25,4	25,4	22	29,3
14	36,7	21,3	21,3	21,4	26,1
15	35,6	23,6	21,1	23,5	27,6
16	35,8	25,5	23,9	23,9	29,3
17	35	20,1	20,1	20,1	24,9
18	33,6	21,1	21,1	21,1	25,9

Grundsätzlich gilt für technische Dauergeräusche, dass diese in der Art und Weise zu dimensionieren sind, dass das Immissionsgeräusch der Anlagen im Bereich des örtlich vorherrschenden Basispegels zu liegen kommt. Gemäß den durchgeführten amtlichen Messungen wurde am besagten Immissionsort ein Basispegel von 35 bis 37 dB festgestellt. Somit wäre die Aufstellung der Kühlaggregate grundsätzlich ausreichend. Es muss jedoch auch in Erwägung gezogen werden, dass auf Grund der speziellen Situation am Immissionspunkt 8, dass der äquivalente Dauerschallpegel um nur ca. 5 dB oberhalb des Basispegels zu liegen kommt (für die Nachtkernzeit), hier durchaus strengere Maßstäbe gesetzt werden können. Dies insbesondere auch auf Grund der Tatsache, dass die in den Teilergebnislisten gereichten Gerätschaften den Hauptanteil der Immission im Bereich des Immissionspunktes 8 verursachen. Zudem vertritt der Sachverständige die Meinung, dass Gerätschaften, welche technische Dauergeräusche verursachen, durch einfache Maßnahmen beschränkt werden können, im Gegensatz zu anderen Umtrieben, wie Parkplatzemissionen etc.

Durch die Reduzierung der ausgewiesenen Kühlaggregate verringert sich deren Gesamtimmisionspegel auf ca. 25 dB. Dabei resultiert eine Verbesserung der spezifischen Schallimmission am IP 8 um 1,4 dB.

Nacht 2.00 bis 3.00 Uhr

Lr Haustechnik red	Lrspez neu	Verbesserung
17,1	30,2	-1,0
19,4	32,2	-1,1
20,9	37,1	-0,5
20,7	37,8	-0,4
20,5	37,6	-0,4
18,1	34,8	-0,5
20,2	35,5	-0,6
25,1	36,4	-1,4
20,7	37,7	-0,4
20,1	34,5	-0,8
18,7	36,4	-0,4
19,0	37,7	-0,3
21,3	38,9	-0,4
18,1	36,4	-0,3
19,6	35,0	-0,6
21,3	34,9	-0,9
16,9	34,6	-0,4
17,9	32,9	-0,7

Durch eine derartige Maßnahme ergäbe sich gesamthaft, dass die mehrfach angesprochene Überschreitung der Beurteilungsgrenze für den L_{rspez} nicht mehr 2,8 dB beträgt sondern nunmehr nur noch 1,4 dB.

Gemäß den Maßstäben der ÖAL-Richtlinie Nr. 3 bzw. des Vorarlberg Leitfadens betrüge bei Nichtüberschreitung der Beurteilungsgrenze der spezifischen Schallimmissionen die Gesamtschallimmission 41,2 dB; auf Grund der aufgezeigten vorgeschlagenen Verbesserung der Kühlaggregate um 8 dB betrüge somit die Gesamtschallimmission 41,6 dB. Somit betrüge die Verschlechterung der örtlich konkreten Umgebungsgerauschsituation gemäß den Maßstäben der ÖAL-Richtlinie Nr. 3 bzw. des Vorarlberg Leitfadens lediglich nur mehr 0,4 dB.

Es wird daher vorgeschlagen, dass die gemäß dem schalltechnischen Bericht vom 4.3.2014 ausgewiesenen Kühlaggregate statt eines Schallleistungspegel von 84 dB lediglich einen Schallleistungspegel von 76 dB aufweisen. Dies kann durch Minderungspotentiale wie beispielsweise Verwendung von Langsamläufern, Nachtabsenkungen in den ruhigen Nachtzeiten, Abschirmungen, leisere Geräte etc. erzielt werden.

3. **Beantwortung der gesammelten Stellungnahmen der Nachbarn**

Es wurde ein Konvolut von Stellungnahmen und Einwendungen der Rund um die beabsichtigte Betriebsanlage situierten Nachbarn mit übermittelt. Die Durchsicht dieser Einwände ergab, dass diese von der Systematik her zum Teil recht ähnlich aufgebaut sind. Vom Grundkonzept werden mehr oder weniger in ca. 5 bis 10 unterschiedlichen Aufbauvarianten sich zum Teil wiederholende und auch ergänzende Punkte eingewendet. Der Unterzeichnende hat nach Durchsicht sämtlicher Einwände, welche aus gewerbetechnischer Sicht von Relevanz sind, diese in Form einer Nummerierung der Großbuchstaben A-V herausgefiltert. Diese lauten schlagwortartig wie folgt:

- A) Erhöhung der Geschwindigkeit von 30 auf 60 km/h und abermals auf 80 km/h ohne nötige Begleitmaßnahmen
- B) Raststättenprojekt ist gemeinsam mit den Zu- und Abfahrtsstraßen als einheitliches Bauprojekt zu sehen

- C) Einkategorisierung von Immissionspunkten in Kategorie 5 statt Kategorie 3
- D) Kühlaggregate und Rückfahrwarner
- E) Druckluftentlüftung von LKW-Bremsen sowie Schallpegelspitzen
- F) Erstellung strategische Lärmkarten und Umgebungslärmaktionspläne gemäß der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49 EG
- G) Beseitigung und Abholzung eines „Schallschutzwaldes“
- H) Gewählte Höhenlage des LKW Abstellplatzes sowie Ausführung der Schallschutzwände
- I) Befürchtung der Belästigung durch Erschütterungen
- J) Befürchtung dass einwirkende Immissionen das ortsübliche Ausmaß übersteigen
- K) Herabstufung von Wohngebiet in die Kategorie 3
- L) Errichtung einer Kontrollstelle durch die ASFINAG
- M) Bezirkshauptmannschaft B toleriert, dass die Darstellung ohne die nur wenige Meter daneben befindlichen Wohnhäuser auskommen darf
- N) Lagerung brennbarer Flüssigkeiten
- O) Explosionsgefahr durch Treibstoffdepots
- P) Durchführung von lückenlosen Schallpegelmessungen auch über die bisher unterbliebenen Wintermonate
- Q) Wir sind alle Immissionspunkt 8
- R) Nichtberücksichtigung einzelner Immissionspunkte sowie deren Höhenlage
- S) Setzen des allgemeinen Anpassungswertes auf Null
- T) Überschreitung des maximalen $L_{r\text{spez}}$ um 1,3 dB trotz Minderungsmaßnahmen
- U) Schallreflexionen durch ein Hochregallager der Firma R
- V) Verschmälerung der Freihalteflächen und somit verloren gegangener Immissionsschutz

Zu A)

Es wird grundsätzlich auf die Zuständigkeit der ASFINAG verwiesen. In der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und in den entsprechenden Gesetzen, Verordnungen, Normen, Richtlinien, Erlässen und Dienstanweisungen wird dies genau geregelt.

Es wurde für die Beurteilung des gegenständlichen Projekts die maßgebliche Örtlichkeit nochmals Messtechnisch im Sommer 2013 erhoben. Dies exakt aus dem Grunde, weil die Geschwindigkeit auf der Autobahn erhöht wurde, verschiedene Gebäudeteile entfernt wurden sowie auch ein neuer Fahrbahnbelag angebracht wurde.

Zu B)

Dabei handelt es sich um eine rechtliche Frage.

Zu C)

Gemäß der Verfahrensrichtlinie zur individuellen Beurteilung von Schallimmissionen aus Anlagen, sowie auf Grund der schallschutztechnischen Gebietseinteilung nach der ÖNORM S 5021, ergeben sich unterschiedliche Kategorien, abhängig von der Widmung. Diesem wiederum werden Planungsrichtwerten für die Immissionen zugeordnet. Dadurch ist es möglich, unter Einbeziehung der Widmungsbestimmungen des Vorarlberger Raumplanungsgesetzes, für den Einzelfall anwendbare Planungsrichtwerte zu bestimmen. Auch die ÖAL-Richtlinie Nr. 3 fordert für die Lärmbeurteilung die Einstufung in eine schalltechnische Kategorie. Der betreffende Vorgang ist somit ein wesentlicher Schritt in der Beurteilung. Im Vorarlberger Raumplanungsrecht besteht keine rechtlich gefestigte Verbindung zwischen schalltechnischen und widmungsmäßigen Merkmalen. Das bedeutet, dass die Zuordnung eine Kategorie gemäß der Tabelle in der ÖNORM S 5021 nicht automatisch auf Grund einer vorhandenen Flächenwidmung geschehen kann.

Kategorie	Gebiet	Standplatz	Beurteilungspegel, in dB			L _{LDEN} in dB	Bauflächen gemäß Vorarlberger Raumplanungsgesetz						
			Tag	Abend	Nacht		Wohngebiete	Mischgebiete	Kerngebiete	Betriebsgebiete Kategorie I	Betriebsgebiete Kategorie II	Freizeitalle-fläche	
1	Bauland	Ruhegebiet, Kurgebiet	45	40	35	45							
2		Wohngebiet in Vororten, Wochenendhausgebiet, ländliches Wohngebiet	50	45	40	50							
3		städtisches Wohngebiet, Gebiet für Bauten land- und forstwirtschaftlicher Betriebe mit Wohnungen	55	50	45	55							
4		Kerngebiet (Büros, Geschäfte, Handel, Verwaltungsgebäude ohne wesentlicher störender Schallemission, Wohnungen, Krankenhäuser) Gebiet für Betriebe ohne Schallemission	60	55	50	60							
5		Gebiet für Betriebe mit gewerblichen und industriellen Gütererzeugungs- und Dienstleistungsstätten	65	60	55	65							
6		Gebiet mit besonders großer Schallemission (zB Industriegebiete)	-a	-a	-a	-a							
1	Grünland	Kurzbezirk	45	40	35	45							
2		Parkanlagen, Naherholungsgebiet	50	45	40	50							

* Für Industriegebiete besteht kein Ruheanspruch, daher sind auch keine Richtwerte festgelegt.

Hauptzuordnung
 mögliche Abweichung von der Hauptzuordnung in begründeten Fällen (besondere ruhige Lage, ruhige Hoflage, Nahbereich einer Hauptverkehrsstraße, Ortszentrum ohne geschlossene Bebauung, ruhige Fußgängerzonen etc.)
 Betriebe mit Ruheanspruch – mit Betriebswohnungen oder Wohnungen für die Betriebsaufsicht.

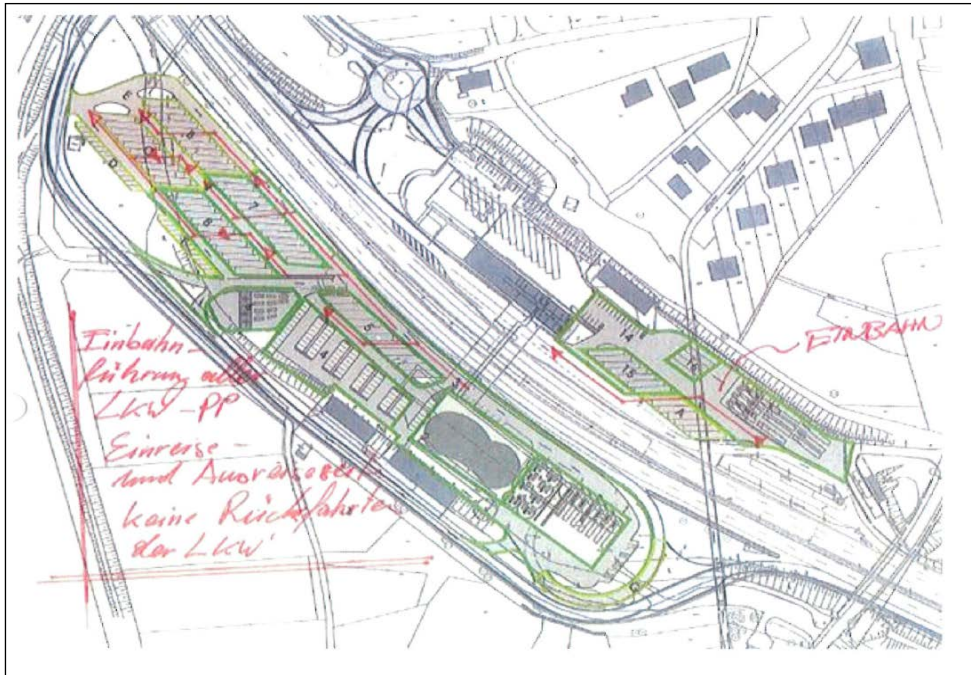
Wie in der Grafik ersichtlich ist, sind für entsprechende Widmungen nach dem Vorarlberger Raumplanungsgesetz entsprechende Einkategorisierungen möglich. Man spricht hier von einer Hauptzuordnung oder einer möglichen Abweichung von einer Hauptzuordnung. Das heißt, dass das Vorhandensein eines z. B. Baumischgebietes nicht automatisch zu heißen hat, dass dies in die Kategorie 3 zu liegen kommen muss. Hierbei sind vor allem die charakteristischen Merkmale und insbesondere die durch Messungen festzustellende Örtlichkeit mit einzubeziehen. Es wurde bereits im Umwidmungsverfahren sowie als auch im gewerberechlichen Verfahren explizit darauf hingewiesen, dass eine solche Einkategorisierung mit äußerster Sorgfalt geschehen muss! Insbesondere Abweichungen zu einer Hauptzuordnung können nur in begründeten Fällen geschehen.

Konkret wurde hier vorgeworfen, dass fälschlicherweise von einer Kategorie 5 gesprochen wurde aber als Einstufung die Kategorie 3 gewählt hätte werden müssen. Hierbei ist zu entgegnen, dass in der gewerberechlichen Beurteilung an keinem der gewählten Immissionsorte die Kategorie 5 angedacht wurde. In der baurechlichen Beurteilung ist ersichtlich, dass für IP 15 und 15a die Flächenwidmungskategorie 5 gewählt wurde. Es handelt sich um ein flächenwidmungsmäßiges BB I Gebiet. Für die Beurteilung nach dem Baurecht wurden die direkt angrenzenden Grundstücke rund um das Betriebsanlagengelände untersucht. Hierbei wurden Immissionspunkte direkt an der Grundstücksgrenze in einer Höhe von 1,5 m über Terrain sowie in zweiter Ebene 4 m über Terrain in einem Abstand von 4 m von der Grenze gesetzt. Auf Grund dessen sowie der örtlichen Nähe zur A14 ist diese Einstufung korrekt! Zudem ist aus der Tabelle ersichtlich, dass ein widmungsmäßig BB I Gebiet in der Hauptzuordnung der Kategorie 5 gemäß der ÖNORM S 5021 entspricht.

Zu D)

Es wird aus schalltechnischer Sicht nicht mehr separat eingegangen. Es wurde seitens des Unterzeichnenden bereits hinterfragt. Gilt jedoch als Antragsgegenstand.

Was die nichtberücksichtigten Rückwärtsfahrten betrifft, so wurde vom Projektersteller eine Skizze übermittelt, inwieweit die LKW Parkplätze alle vorwärts angefahren werden.



Zu E)

Diesbezüglich wird auf die Fragenbeantwortung Nr. 9 des Landesverwaltungsgerichts Vorarlberg verwiesen.

Zu F)

Es wird grundsätzlich auf die Zuständigkeit der ASFINAG verwiesen. In der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und in den entsprechenden Gesetzen, Verordnungen, Normen, Richtlinien, Erlässen und Dienstanweisungen wird dies genau geregelt.

Zu G)

Sogenannte „Schallschutzwälder“ bzw. „Schallschutzhecken“ sind dem Unterzeichnenden in seiner langjährigen Sachverständigentätigkeit nur geläufig im Bereich der Entgegnung durch nachbarschaftliche Bedenken auf Grund von Lärm. Aus technischer Sicht ist hierbei zu erwähnen, dass ein Schutzwald, welcher die Funktion einer Lärminderung mit sich brachte, nicht vorhanden war. Aus schalltechnischer Literatur ist zu entnehmen, dass ein beispielsweise 100 m breiter, dicht bewachsener Laubwald lediglich eine Minderung von 3 bis 5 dB mit sich bringt. Allerdings ist wiederholt zu beobachten, dass natürlicher Bewuchs eine psychologische Schallschutzwirkung zu haben scheint. Schlussendlich muss jedoch noch angeführt werden, dass insofern Bewuchs überhaupt eine schallschutztechnische Minderung mit sich bringt, auch berücksichtigt werden muss, dass im Winter keine Belaubung dieses Bewuchses vorhanden ist und somit eine noch geringere Dämpfung, wie anfangs erwähnt, erzielt wird. Zudem wurden, wie bereits gesagt, sofern überhaupt eine Schallminderungswirkung durch Bewuchs vorhanden war, dies im gegenständlichen Projekt berücksichtigt und durch sonstige Schallschutzmaßnahmen, wie im konkreten Falle Schallschutzwände kompensiert.

Zu H)

Durch das projektierte, dreidimensional erstellte Schallausbreitungs-Geländemodell wurden die Punkte der Höhenlagen sowie auch sonstige neu zu errichtende Geometrien wie Überdachungen etc. mitberücksichtigt. Somit finden die entsprechenden Abschirmungen, Reflexionen, Beugungen etc. all samt Berücksichtigung in der Schallausbreitungsrechnung und schlussendlich der Beurteilung.

Zu I)

Diesbezüglich wird voll inhaltlich auf die Fragestellungen des Landesverwaltungsgericht Vorarlberg 12 bis 14 verwiesen.

Zu J)

Die eingereichten Projektunterlagen, insbesondere der schalltechnische Bericht der Firma B, wurde aus gewerbetechnischer Sicht auf „Herz und Nieren“ geprüft. Daraus resultierende Ergänzungen wurden im gewerbetechnischen Gutachten des gewerberechlichen Betriebsanlagenverfahren berücksichtigt.

Zu K)

*Diesbezüglich wird auf die ausführliche Beantwortung in C verwiesen. Auch wurde diese Thematik bereits im Widmungsgutachten vom 28.10.2011 sowie ausführlich in der Entgegnung und Stellungnahme des Unterzeichnenden vom 27.3.2012 erörtert. Dort wurde unter anderem angeführt, dass **die mehrmals angesprochene falsche Einkategorisierung gemäß der Tabelle 1 der ÖNORM S 5021, nicht streng nach den dort festgeschriebenen Standplätzen erfolgen kann, sondern im konkreten Fall detailliertes schalltechnisches Fachwissen erfordert!***

Zu L)

Die in Rede stehende Kontrollstätte der ASFINAG hat nichts mit dem gegenständlichen Projekt zu tun. Zudem sind dem Sachverständigen auch keine Details bekannt.

Zu M)

Diesbezüglich ist nicht ganz klar, was unter der Formulierung „...Darstellung ohne die nur wenige Meter daneben befindlichen Wohnhäuser“ gemeint ist. Sofern es sich um die ASFINAG Kontrollstelle handelt, so wird auf den Punkt L verwiesen.

Zu N)

Diesbezüglich wird voll inhaltlich auf die Frage Nr. 11 des Landesverwaltungsgerichts Vorarlberg verwiesen.

Zu O)

Diesbezüglich wird auch auf die Fragestellung Nr. 11 des Vorarlberger Landesverwaltungsgerichtes verwiesen. Was angesprochene Gefahrguttransporter betrifft, so bestehen ganz klar definierte gesetzliche Regelungen gemäß ADR.

Bezüglich der Mengenschwellen an Kraftstoffen (Diesel, Ottokraftstoffe, LPG) fand eine Prüfung nach der Seveso II Richtlinie statt. Die dort festgehaltenen Mengenschwellen von 2500 Tonnen Diesel und Ottokraftstoffen sowie 50 Tonnen LPG bleiben unterschritten.

Zu P)

Es wird auf die Fragebeantwortung 1 und 2 des Landesverwaltungsgerichts Vorarlberg verwiesen. Ergänzend ist hierbei noch anzuführen, dass es nicht üblich ist, in den Wintermonaten Umgebungsgeräuschemessungen durchzuführen. Dies insbesondere auf Grund etwaiger wettertechnischen Situationen durch Schneedecken bzw. gefrorenem Boden, welche die tatsächlich örtlich vorhandenen Verhältnisse nicht richtig darstellen

Zu Q)

Aus technischer Sicht muss dem klar widersprochen werden! Die Prüfung ergab, dass an sämtlichen relevanten Immissionsorten rund um das geplante Raststättengelände mit keinen Überschreitungen der Grenzwerte gemäß der ÖAL-Richtlinie Nr. 3 bzw. des Vorarlberg Leitfadens zu erwarten lässt. Ausdrücklich wird erwähnt, dass die Unterschreitung der Grenzwerte gemäß den zitierten Regelwerken nicht unbedingt heißen muss, dass seitens der geplanten Betriebsanlage nichts wahrgenommen wird. Die Beurteilung bezieht sich hierbei gemäß der GewO auf den gesunden, normal empfindenden Erwachsenen.

Zu R)

Im östlich situierten Betriebsgebiet (R K, Bfabrik etc.) wurden überhaupt keine Immissionspunkte gesetzt. Sofern hier die aus der Sicht von Deutschland gemeinten östlichen Immissionspunkte gemeint sind, so handelt es sich hierbei um die westseitig der L nächstgelegenen Immissionsorte zum geplanten Raststättenprojekt. Hierbei wurden auch die 3. OG mitberücksichtigt. Bei den angeführten höheren Gebäuden mit einem 4. OG ist zu erwähnen, dass diese von der Entfernung her bereits fast doppelt so weit von dem beabsichtigten Raststättenprojekt entfernt sind. Somit kommen die hierzu erwartenden Immissionen weit unter den Immissionen der gewählten Immissionspunkte zu liegen.

Zu S)

Der generelle Anpassungswert von 5 dB wurde nicht seitens des gewerbetechnischen Amtssachverständigen auf Null gesetzt sondern wurde im schalltechnischen Projekt der Firma B als solche dargestellt. Zudem wurde seitens des Unterzeichnenden stets wie folgt darauf hingewiesen: „inwieweit der generelle Anpassungswerte von 5 dB weg gelassen werden darf oder eventuell ein geringerer Wert möglich ist, hat in letzter Konsequenz ein humanmedizinischer Sachverständiger zu entscheiden!“

Aus technischer Sicht waren die im schalltechnischen Bericht aufgezeigten Aspekte durchaus nachvollziehbar. Es wurde damit begründet, dass der generelle Anpassungswert von 5 dB im vorliegenden Falle weggelassen werden könne, da sich Betriebsimmissionen im Wesentlichen mit der vorhandenen Umgebungsgeräuschsituation decken.

Zu T)

Diesbezüglich wird auf die Fragebeantwortung des Landesverwaltungsgerichts Vorarlberg Frage 15 verwiesen.

Zu U)

Gemäß den einschlägigen technischen Regelwerken insbesondere der ISO 9613 sowie als auch im verwendeten Berechnungstool IMMI ist vorgesehen, dass Schallreflexionen auch an vorhandenen Gebäuden mitberücksichtigt werden. Diesbezüglich vergewisserte sich der Unterzeichnende bereits im Vorfeld. Seitens des Konzepterstellers des schalltechnischen Berichtes wurde dies auch stets bejaht, dass Schallreflexionen an umliegenden Gebäuden mitberücksichtigt wurden.

Zu V)

Aus schalltechnischer Sicht hat die Verschmälerung einer Freifläche keine wesentliche Relevanz. Zudem wurde dies im Widmungsverfahren eingehend geprüft. Aus psychologischer Sicht kann dies jedoch durchaus nachvollzogen werden, sofern Freiflächen um das zu realisierende Raststättenprojekt verkleinert werden.“

Der lufthygienische Amtssachverständige verwies in der mündlichen Verhandlung vom 07.07.2015 zunächst vollinhaltlich auf sein bei der Bezirkshauptmannschaft erstattetes Gutachten

und trug eine Zusammenfassung des damaligen Gutachtens vor, das er mit folgender Power-Point-Präsentation veranschaulichte:

Raststation Hörbranz

Zahl: LVwG-318-010/R1-2015, LVwG-327-004/R1-2015
LVwG-409-002/R1-2015, LVwG-414-007/R1-2015
LVwG-435-002/R1-2015
(Bei Antwortschreiben bitte anführen)

Betreff: Raststation Hörbranz GmbH, Hörbranz;
Beschwerden gegen den Bescheid der
Bezirkshauptmannschaft Bregenz
vom 22.01.2015, ZI BHBR-II-1301-2012/0193

DI Arthur Sottopietra, Umweltinstitut

Arthur Sottopietra

Institut für Umwelt und Lebensmittelsicherheit des Landes Vorarlberg
(E-Mail) mit dem Ersuchen um Entsendung eines Amtssachverständigen
für Lufthygiene

Zu begutachtende Fragen:

1. Lassen die geplanten Maßnahmen Geruchsemissionen erwarten, die für die Beschwerdeführerinnen und Beschwerdeführer wahrnehmbar sein werden?
2. Wenn Ja, wie häufig sind solche Ereignisse zu erwarten?
3. Wenn Ja, um was für Gerüche handelt es sich erwartungsgemäß?
4. Lassen die geplanten Maßnahmen Immissionen von Luftschadstoffen bei den Beschwerdeführerinnen und Beschwerdeführern erwarten?
5. Wenn ja, um was für Luftschadstoffe handelt es sich und in welchem Ausmaß werden diese Luftschadstoffe bei den Beschwerdeführerinnen und Beschwerdeführern erwartungsgemäß auftreten?
6. Handelt es sich dabei um einen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung?
7. Sind weitere Auflagen erforderlich, um aus lufthygienischer Sicht unzumutbare Beeinträchtigungen oder Gesundheitsgefährdung der Beschwerdeführerinnen und Beschwerdeführer zu vermeiden?

Arthur Sottopietra

Grundlage des Gutachtens

- Das lufthygienische Gutachten basiert auf den eingereichten Unterlagen. Es wird insbesondere auf das lufthygienische Gutachten vom Büro ACONTEC verwiesen. Wichtige Berechnungen und Immissionsabschätzungen wurden im Hinblick auf die zu beantwortende Fragestellung auf Plausibilität geprüft. Basis dieses lufthygienischen Gutachtens des Büro ACONTEC bilden die Verkehrszahlen im Verkehrsgutachten des Büro Besch.
- Diese Verkehrsdaten bilden die Basis der Emissions- und Immissionsberechnungen, wurden jedoch vom lufthygienischen ASV nicht weiter geprüft.

Weitere für die Gutachtenserstellung herangezogene Grundlagen

- Gutachten des Sachverständigen zur Umwidmung
- Gutachten des Sachverständigen im Rahmen der gewerberechtlichen Genehmigung (auf dieses wird vollinhaltlich IS der Fragestellung vor dem LVwGH verwiesen)
- Immissionsprognose TU Graz / FVT (gesamtes Verkehrsaufkommen)
- Immissionsmessungen ACONTEC und Umweltinstitut zur Erhebung der Vorbelastung
- Plausibilitätsprüfungen der ACONTEC Berechnungen mittels
 - Immissionsmessungen zur Vorbelastung
 - Immissionsprognosen & Modellierungen (Vorbelastung, Gesamtbelastung)
 - Vergleich mit Messdaten anderer Verkehrs-Messstellen (Luftgütemessstellen)
 - Vergleich mit zusätzlichen Immissionsmodellierungen (eigene Berechnungen DMRB, FVT Gutachten)
 - Daten und Informationen des Luftreinhalte- / Aktionsplan für die Stadt Lindau (Bodensee)

Arthur Sottopietra

Untersuchungsperimeter



Arthur Sottopietra

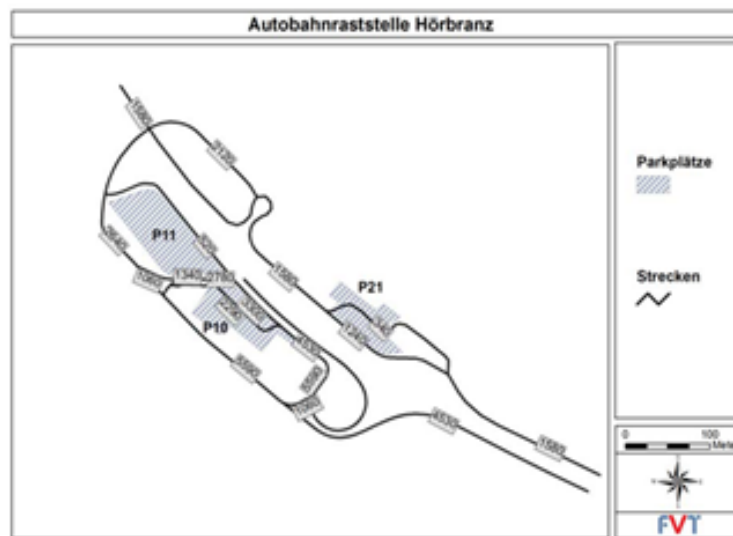


Abbildung 5-1: Darstellung der in der Berechnung berücksichtigten Zu- und Abfahrtsstrecken sowie Parkflächen. Die angegebenen Zahlen auf den Strecken entsprechen den in der Berechnung berücksichtigten Kfz/Tag (2012).

Immissionsprognosen wurden zusätzlich für den gesamten Verkehr (Raststättenprojekt, Verkehr auf öffentlichen Straßen) → *Verkehr auf öffentlichen*

Arthur Sottopietra

Vorbelastung – bestehende Belastung im Untersuchungsgebiet

- An den Standorten mit den höchsten Konzentrationen ergibt sich lt Bericht ACONTEC ein Jahresmittelwert der Vorbelastung an NO₂ Stickstoffdioxid von ca. 31µg/m³ bis 29µg/m³.
- An allen anderen Standorten außerhalb des Raststättenareals bzw des Zollamtsareals auf österreichischer Seite lagen die NO₂-Konzentrationen unter diesen Werten.
- Auf deutscher Seite lag der Mittelwert von fünf gemessenen Monaten am Kreisverkehr bei 33µg/m³; eine direkte Beeinflussung dieses Standortes in Lindau durch das vorliegende Projekt kann nicht erwartet werden.
- Diese Daten wurden vom Sachverständigen anhand von Vergleichen mit anderen Messstellen des Luftgütemessnetzes plausibilisiert

Arthur Sottopietra

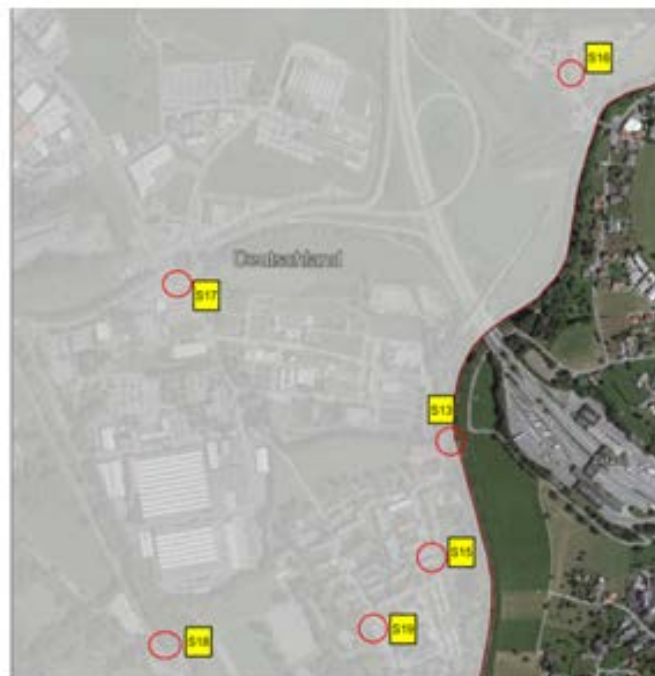
IST-BELASTUNG IM UNTERSUCHUNGSGEBIET

- Die Beurteilung der Ist-Belastung beruht auf Stickstoffdioxidmessungen (NO₂) sowie Messungen von flüchtigen organischen Verbindungen (BTEX) sowie Kohlenstoffdioxid (CO₂) → November 2010 bis November 2011
- An bis zu 19 Standorten wurde NO₂ mittels Passivsammlern nach Palmes und an zwei Standorten BTEX mittels Dräger-Passivsammlern gemessen.
- Dreimal wurde an zwei Standorten auf dem Areal CO₂ gemessen.
- Resultate zur Feinstaub-Immissionssituation in diesem Gebiet liefern kontinuierliche Messdaten (mittels Airpointer) des Umweltinstitutes Vorarlberg vom Zeitraum Anfang April bis Anfang Juli 2011.

Standort	Messdauer	Schadstoff			
		NO ₂	BTEX	CO ₂	PM10 ² und NO ₂ ¹ (kontinuierlich)
Hörbr_S1	29.11.10-14.11.11	✓		✓	
Hörbr_S2	29.11.10-14.11.11	✓			
Hörbr_S3	29.11.10-14.11.11	✓	✓	✓	✓
Hörbr_S4	29.11.10-14.11.11	✓			
Hörbr_S5	29.11.10-14.11.11	✓			
Hörbr_S6	29.11.10-5.7.11	✓			
Hörbr_S7	29.11.10-5.7.11	✓			
Hörbr_S8	29.11.10-5.7.11	✓			
Hörbr_S9	29.11.10-5.7.11	✓			
Hörbr_S10	29.11.10-14.11.11	✓	✓		
Hörbr_S11	11.12.10-14.11.11	✓			
Hörbr_S12	28.3.11-14.11.11	✓			
Hörbr_S13	28.3.11-14.11.11	✓			
Hörbr_S14	28.3.11-14.11.11	✓			
Hörbr_S15	21.6.11-14.11.11	✓			
Hörbr_S16	21.6.11-14.11.11	✓			
Hörbr_S17	21.6.11-14.11.11	✓			
Hörbr_S18	5.7.11-14.11.11	✓			
Hörbr_S19	5.7.11-14.11.11	✓			

Arthur Sottopietra

Immissionsmessungen Vorbelastung



Arthur Sottopietra

Immissionsmessungen Vorbelastung



Arthur Sotopietra

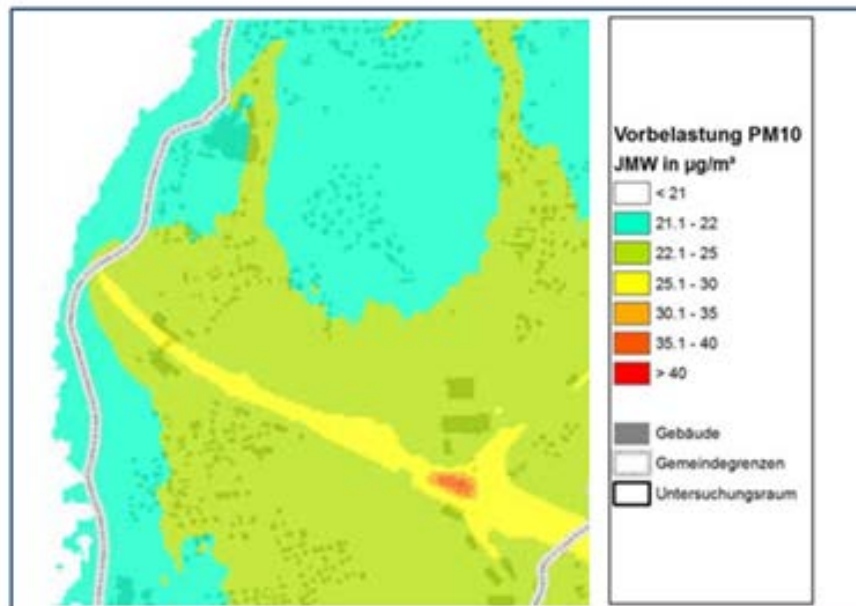


Auf dem Bild ist eine Collage dargestellt, welche die derzeitige Nutzung (LKW Stellplätze, Vignettenverkauf auf der S-Seite) und die künftige Nutzung in etwa darstellt

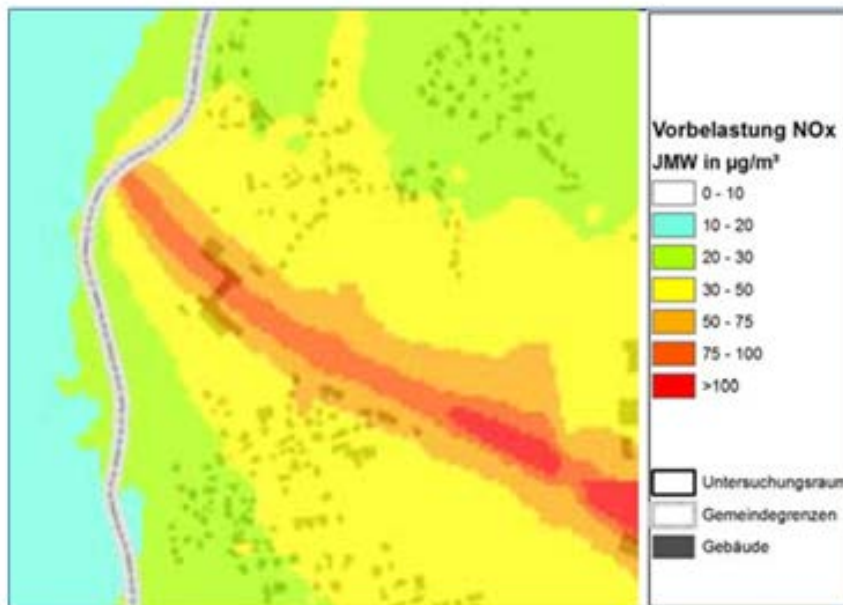
Arthur Sotopietra

Periodenmittelwerte vom 05.04.2011 - 06.07.2011 in $\mu\text{g}/\text{m}^3$						
Messstelle:	NO2	PM 10		PM 10	Anfall in Hörbranz auch bei den anderen Stationen berücksichtigt	
Autobahnzollamt Hörbranz	23.1	9.2		9.2		
Dornbirn Stadtstraße	20.2	15.4		13.2		
Feldkirch Bärenkreuz	51.0	16.9		15.0		
Höchst Gemeindefarm	36.6					
Lustenau Wesenrain	9.8	15.3		12.6		
Lustenau Zollamt	33.8					
Jahreskenngrößen NO2 und Feinstaub (PM10)						
Jahresmittelwerte in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	NO2			PM10		
	2008	2009	2010	2008	2009	2010
Dornbirn Stadtstraße	24.4	33.4	34.3	22.0	21.6	22.4
Feldkirch Bärenkreuz	55.8	54.3	56.2	25.8	24.7	24.4
Höchst Gemeindefarm	39.5	39.4	40.0			
Lustenau Wesenrain	19.9	20.3	22.8	21.7	20.5	21.0
Lustenau Zollamt	46.3	44.5	44.8			

Arthur Sottopietra



Arthur Sottopietra



Arthur Sotopieta

Mit Begrenzung, Irrelevanzkriterium bzw. irrelevante Zusatzbelastung werden Schwellenwerte bezeichnet, unterhalb derer Auswirkungen des Vorhabens als nicht relevant erachtet werden (Auswirkungen liegen innerhalb des Unsicherheitsbereiches von Modellrechnungen oder Messungen).

Grenzwert (IG-L) Luftschadstoff-Immissionen wirken auf verschiedene Schutzgüter, wie den Menschen, den Tier- und Pflanzenbestand, ihre Lebensgemeinschaften, Lebensräume und deren Wechselbeziehungen, sowie Kultur- und Sachgüter ein. Zu deren dauerhaftem Schutz sind Grenzwerte im Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) festgelegt worden. Immissionsgrenzwerte im Sinne dieses Bundesgesetzes sind grundsätzlich höchstzulässige, wirkungsbezogene Immissionskonzentrationen

Grenzwerte EU RL: Im IG-L sind lufthygienische Genehmigungsvoraussetzungen definiert worden; diese orientieren sich an den Immissionsgrenzwerten der EU Richtlinie 1996/62/EG bzw. 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa. Die dort fixierten Immissionsgrenzwerte dürfen nicht überschritten werden.

Schadstoff	Grenzwert (IG-L) („Vorsorgengrenzwerte“)	Irrelevanzschwelle	Grenzwerte EU RL (absolute Grenzwerte)
Stickstoffdioxid [µg/m³]	35 JMW (Jahresmittelwert) (30 +5 Toleranzmarge)	0,9 (1,2)	40
Stickstoffdioxid [µg/m³]	200 HMW (Halbstundenmittelwert)	6	200
PM2.5 [µg/m³]	25	0,75	25
PM10 [µg/m³]	40 (JMW) bzw maximal 25 Überschreitungen des Tagesmittelwertes von 50 µg/m³ pro Jahr	1,2	40 (JMW) bzw maximal 35 Überschreitungen des Tagesmittelwertes von 50 µg/m³ pro Jahr

Arthur Sotopieta

Lassen die geplanten Maßnahmen Immissionen von Luftschadstoffen bei den Beschwerdeführerinnen und Beschwerdeführern erwarten?

Wenn ja, um was für Luftschadstoffe handelt es sich und in welchem Ausmaß werden diese Luftschadstoffe bei den Beschwerdeführerinnen und Beschwerdeführer erwartungsgemäß auftreten?

Handelt es sich dabei um einen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung?

Schedstoffparameter zur Begutachtung der Verkehrsemissionen

- Die lufthygienische Beurteilung bezieht sich insbesondere auf die verkehrsbedingten Emissionen an Feinstaub und Stickstoffdioxid.
- Die Parameter Stickstoffdioxid (NO₂) bzw Stickoxide (NO_x) sind für verkehrsgeprägte Projekte von besonderer lufthygienischer Relevanz.
- Bei anderen Schadstoffen – wie zB Benzol oder Kohlenmonoxid – kann von vornherein von einer Grenzwerteinhaltung ausgegangen werden. Dies belegen einerseits lufthygienische Immissionsmessungen an vergleichbaren Standorten sowie Erfahrungen bei der Begutachtung vergleichbarer Projekte. Die im Gutachten ACONTEC angeführten Passivsammelmessungen bestätigen diese Erfahrungswerte zusätzlich.
- Emissionen aus der Heizungsanlage unterliegen gänzlich anderen Ausbreitungsbedingungen (Abgasführung über Kamin; heiße Abgase), sodass eine Überlagerung der verschiedenen Emissionsquellen (S einer Belastungserhöhung nicht in relevantem Ausmaß angenommen werden muss. Heiße, über einen Kamin abgeleitete Heizungsabgase verursachen wesentlich geringere Immissionseinträge. Daher kann in weiterer Folge davon ausgegangen werden, dass die Immissionsbelastung der Heizungsabgase gegenüber den durch Verkehr verursachten Emissionen von untergeordneter Bedeutung sind. Eine orientierende Immissionsabschätzung mittels ADAS (Austrian Database for Air Quality Assessment near small Sources) bestätigt diese Schlussfolgerung bezüglich irrelevanter Immissionsbeiträge aus der Heizungsanlage.

Artur Sotopieta

Anmerkung hinsichtlich CO₂ Emissionen

- Durch das Büro ACONTEC wurden auch orientierende bzw stichprobenartige Immissionsmessungen für Kohlenstoffdioxid (CO₂) durchgeführt.
- Vom Sachverständigen wurden Emissionsberechnung hinsichtlich CO₂ durchgeführt
- Es zeigt sich, dass im Mittel der CO₂-Anteil der Luft bei 380 ppm (Volumenanteil) liegt. Diese Messresultate liegen im Bereich der natürlichen Hintergrundbelastung.
- Auch unter Berücksichtigung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens ist von keiner signifikanten Beeinflussung der CO₂-Immissionsbelastung auszugehen.
- Weiters lässt sich auf dem Areal der Raststätte eine Zunahme der CO₂-Konzentration von maximal 1ppm ableiten (worst-case Abschätzung). Dies entspricht einer Immissionsänderung von maximal 0,3 % bezogen auf eine Hintergrundbelastung von derzeit zirka 380ppm.
- In erster Näherung kann davon ausgegangen werden, dass die jährliche durch Pflanzen-Stoffwechsel bedingte Schwankung der CO₂-Konzentration einen größeren Einfluss ausübt.
- Bei den nächsten Nachbarn wird die Zunahme der CO₂-Immissionsbelastung in Abhängigkeit der Entfernung deutlich geringer ausfallen.

Artur Sotopieta



Anmerkung hinsichtlich CO₂ Emissionen & Klimaschutz (SUP / UVE)

Zusammenfassend wurde nach Maßgabe der antragsgegenständlichen Verkehrsprognose festgestellt, dass in erster Näherung

- eine Zunahme der CO₂-Emissionen um 0,004 % (bezogen auf CO₂-Emissionen in Vorarlberg)
- dadurch eine verursachte CO₂-Immissionsveränderung am Areal um maximal 0,3 % (bezogen auf derzeitige Hintergrundkonzentration)

zu erwarten ist.

Ein erheblicher Teil an versiegelten bzw asphaltierten Flächen ist bereits im Bestand vorhanden (ehemaliges Zollamtsareal mit asphaltierter Fahr- oder Parkplatzfläche). Im Rahmen des Raststättenvorhabens sollen laut Antragstellerin 5.000 m² zusätzlich versiegelt werden.

Eine relevante Änderung kleinräumiger (mikroskaliger) Auswirkungen auf klima-bezogene Parameter (Temperatur, Wärmehaushalt, Feuchte, Modifizierung von Windfeldern, Kaltluftseen, Nebelfelder) dürfte daher nicht in relevanter Größenordnung liegen. Die Auswirkungen im Hinblick auf die örtlichen kleinräumigen Modifikationen des Temperaturhaushaltes, der Wärmeverhältnisse und anderer relevanter klimatologischer Parameter werden bei diesem Projekt vornehmlich durch asphaltierte oder versiegelte Flächen bedingt. Klimarelevante Änderungen (Minderung der Lufttemperatur, Änderung klimatologischer Kenngrößen wie des Strahlungshaushaltes und der Windverhältnisse in einem 30-jährigen Ausmaß) sind im Mesoscale und darüber hinausgehend praktisch auszuschließen.

Artur Sottopietra

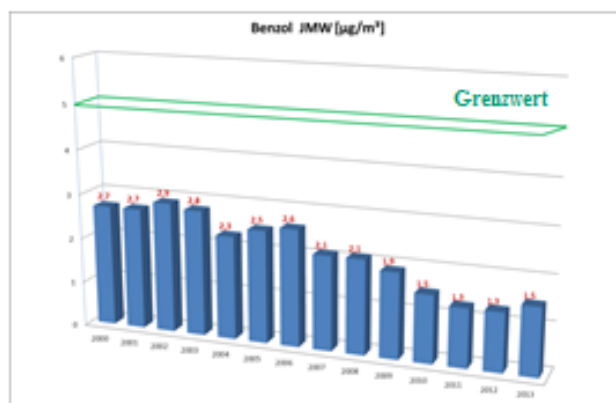
Benzol in der Außenluft

Benzol in der Außenluft

(Umweltwissen – Schadstoffe Benzol) Bayerisches Landesamt für Umwelt 2015)

Flächendeckend ist die Benzolbelastung in der Außenluft in den vergangenen Jahren deutlich gesunken; insbesondere nach der Verringerung des Benzolgehaltes im Kraftstoff (Benzin).

Benzol ist als Stoff eingestuft, der beim Menschen Krebs erzeugen kann. Für einen solchen Stoff gilt grundsätzlich ein **Minimierungsgebot**. → **gesetzlich bedingte Anforderung bezüglich Aromatenfreier Gerätebenzin während Bauphase (seit 2015)**



Entwicklung der Benzol – Immissionsbelastung
Messstelle FK Bärenkreuzung

Artur Sottopietra





IMMISSIONSABSCHÄTZUNG ACONTEC FÜR NO₂ AUF DER NORDSEITE

- Wie die Berechnungen ACONTEC ergaben, beläuft sich der zusätzliche Immissionsanteil an der Immissionssituation aufgrund des Projektes auf der nördlichen Hälfte der Raststation auf $< 1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (bezogen auf das Jahresmittel).
- Immissionsbelastung kleiner als sog. „Irrelevanzschwelle“.
- → Immissionsprognose durch Berechnungen TU Graz sowie eigenen Berechnungen plausibilisiert

Arthur Sottopietra



IMMISSIONSABSCHÄTZUNG ACONTEC FÜR NO₂ AUF DER SÜDSEITE

- Die Immissionsmodellierung brachte bei einer Vorbelastung von ca. $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_x eine Zusatzimmission im Maximum (Jahresmittel) von ca. $8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO₂.
- Um diese Berechnungsart zu verifizieren, wurde zusätzlich eine Berechnung mittels DMRB Screening Modell vorgenommen. Diese zeigt für die Situation 2014 mit geplanter Raststätte eine Zunahme von ca. $7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ NO₂ im Jahresmittel.
- Mit zunehmendem Abstand von der grünen Fläche nimmt die Belastung ab. In ca. 100m Abstand wird die Zunahme weniger als $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ betragen.
- → Immissionsprognose mittels ergänzenden Berechnungen der TU Graz sowie eigenen Berechnungen plausibilisiert

Arthur Sottopietra

Immissionsprognose – Box-Modell

Eine ergänzende Immissionsberechnung zur weiteren Begutachtung durch ACONTEC erfolgte mit einem einfachen Screening-Modell. Im Sinn des worst-case-Ansatzes wurden sämtliche Verkehrsemissionen, also auch solche auf öffentlichen Straßen, in die Berechnung mit einbezogen.

Dieses Screening- bzw. Box-Modell ist in der Literatur beschrieben (Technische Grundlage zur Berechnung und Beurteilung von Immissionen im Nahbereich kleiner Quellen – Technische Grundlage Ausbreitung, 2010 BMWFJ Wien). Derartige Modelle folgen dem Ansatz einer Worst-case-Screening-Prognose.

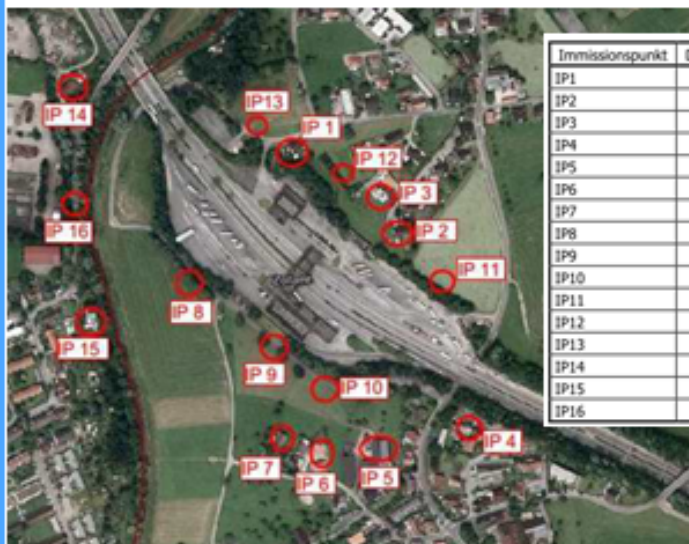
→ *Beurteilung Stickstoffdioxid:*
 Unter Berücksichtigung des gesamten auf dem Areal stattfindenden Verkehrs (auch der Verkehr auf öffentlichen Straßen) und der erhobenen Vorbelastung werden sämtliche Grenzwerte für Stickstoffdioxid eingehalten. Dies gilt ab Projektgrenze und damit auf allen unmittelbar angrenzenden Flächen und Gebieten.

Stickstoffdioxid - Gesamtbelastung (Projekt - öffentlicher Verkehr - Vorbelastung)			
Nordseite			
Distanz [m]	JMW	TMWmax	HMWmax
0	33	41	157
5	31	39	150
10	29	37	143
50	19	25	96
Südseite			
Distanz [m]	JMW	TMWmax	HMWmax
0	34	43	165
5	32	41	157
10	31	40	150
50	20	26	101
Grenzwert	JMW	TMW	HMW
	40	80	200

alle Werte für Stickstoffdioxid; Einheit: $\mu\text{g}/\text{m}^3$

JMW	Jahresmittelwert berechnet mit Box-Modell
TMWmax	maximaler Tagesmittelwert berechnet mit Box-Modell Verkehrspitzen & Daten aus GA Besch Anwendung zusätzlicher peak-to-mean Faktor 1,10
HMWmax	maximaler Halbstundenmittelwert berechnet aus TMWmax gemäß "Technische Grundlage zur Berechnung und Beurteilung von Immissionen im Nahbereich kleiner Quellen" [www.bmwj.gv.at] Anwendung zusätzlicher peak-to-mean Faktor 1,15

Artur Sotopietra



Immissionspunkt	Distanz zu Süd [m]	Distanz zu Nord [m]
IP1	260	131
IP2	129	42
IP3	140	80
IP4	94	83
IP5	105	158
IP6	109	168
IP7	116	180
IP8	30	123
IP9	30	81
IP10	25	86
IP11	81	27
IP12	132	107
IP13	88	178
IP14	157	363
IP15	143	259
IP16	105	301

IMMISSIONSABSCHÄTZUNG FÜR DAS DEUTSCHE STAATSGEBIET

Im Bereich des angrenzenden deutschen Staatsgebietes (u.a. im Bereich der Gebiete Lindau Zech) liegen die NO_2 -Immissionszunahmen bei ca. 1 bis $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$, bei Feinstaub bei $< 1 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Artur Sotopietra

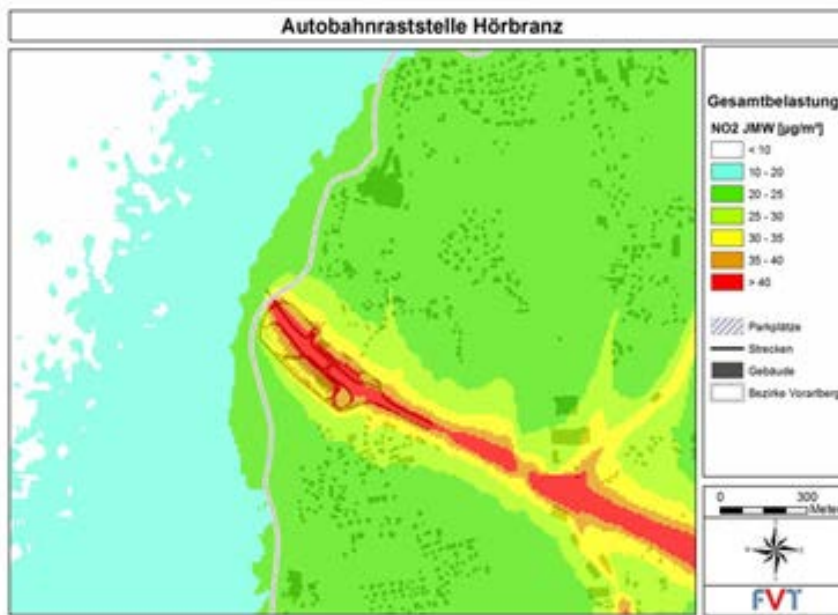


Abbildung 5-4: NO_2 Gesamtbelastung bezogen auf den Jahresmittelwert in $[\mu\text{g}/\text{m}^3]$. Die maximale Belastung unmittelbar auf dem Gelände der geplanten Raststation beläuft sich auf $46,96 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Arthur Sottopietra

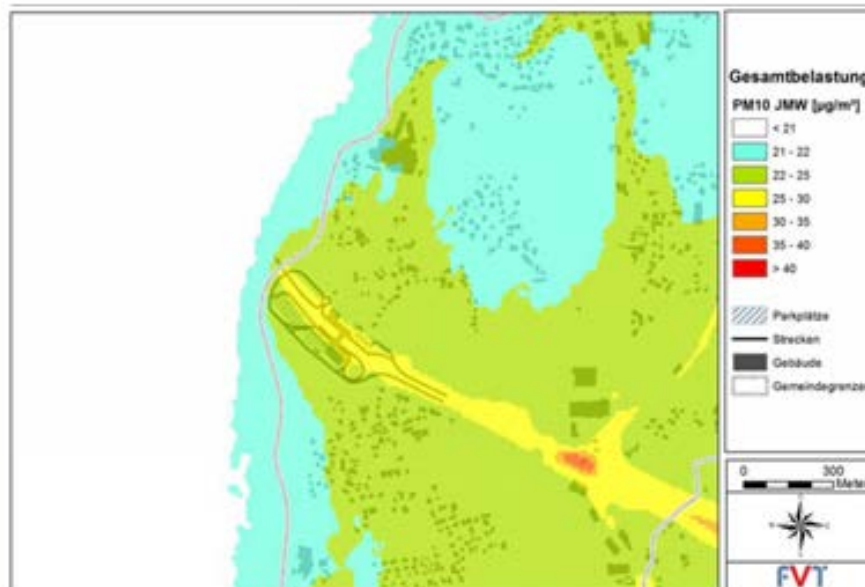


Abbildung 5-8: PM_{10} Gesamtbelastung bezogen auf den Jahresmittelwert in $[\mu\text{g}/\text{m}^3]$. Die maximale Belastung unmittelbar auf dem Gelände der geplanten Raststation beläuft sich auf $27,70 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Arthur Sottopietra



Lassen die geplanten Maßnahmen Geruchsemissionen erwarten, die für die Beschwerdeführerinnen und Beschwerdeführer wahrnehmbar sein werden?
Wenn Ja, wie häufig sind solche Ereignisse zu erwarten?
Wenn Ja, um was für Gerüche handelt es sich erwartungsgemäß?

Gerüche

- Geruchsimmissionen oder nach technischen Maßstäben beurteilte Geruchsbelästigungen durch Kfz-Abgase werden nicht erwartet. Häufige oder intensive Geruchsimmissionen durch den Verkehr sind aufgrund der technologischen Standards der modernen Fahrzeugflotte unwahrscheinlich.
- Die Tankstelle entspricht technisch dem Stand der Technik bzw. den einschlägigen gesetzlichen Forderungen hinsichtlich Benzindampfrückführung bzw. Gaspandlung; daher sind keine Emissionen an Gerüchen zu erwarten.
- Geruchsimmissionen ist einer möglichen unzumutbaren Belästigung – ausgehend von der Pelletsheizung – werden vom Sachverständigen grundsätzlich ausgeschlossen (Dimensionierung nach Stand der Technik, Abgasführung über Kamin, vergleichsweise schadstoffarme Verbrennung bei modernen Pelletsfeuerungen)
- Bei plangemäßer Ausführung der Lüftungstechnischen Anlage und bei Abluftführung über Dach sind keine intensiven oder häufigen Geruchsimmissionen aus dem Bereich Gastronomie zu erwarten.
 - Eine Fortluftabführung über Dach bewirkt, dass mögliche Gerüche rasch und effektiv mit der Umgebungsluft verdünnt und abtransportiert werden. Die Emissionen werden bis unter die Geruchsschwelle verdünnt.
 - Zur Vermeidung von sog. sekundären Emissionen ist eine dem Stand der Technik entsprechende Filterung der Küchenabluft sowie eine regelmäßige Wartung und auch Reinigung der Lüftungsanlage erforderlich.

Arthur Sottopietra

Der **medizinische Amtssachverständige** hat in seinem schriftlichen Gutachten vom 06.07.2015, das er in der Verhandlung vom 07.07.2015 mündlich vortrug, Folgendes ausgeführt:

„Gutachtenanlass:

Mit Vorladung zur mündlichen Verhandlung am 07.07.2015 bzgl. R H GmbH, H, Beschwerde gegen den Bescheid der Bezirkshauptmannschaft B vom 22.1.2015, wird um Beantwortung folgender Fragen ersucht:

- 1) Ist zu erwarten, dass die Errichtung und /oder der Betrieb des beantragten Projektes Auswirkungen auf den menschlichen Organismus der Beschwerdeführerinnen und -führer hat?*
- 2) Wenn ja, wie wirken sie sich aus?*
- 3) Ist zu erwarten, dass diese Auswirkungen kurz oder langfristig zu Erkrankungen der Beschwerdeführerinnen und -führer führen?*
- 4) Wenn ja, zu welchen?*
- 5) Sind weitere Auflagen erforderlich, um aus medizinischer Sicht unzumutbare Beeinträchtigungen oder Gesundheitsgefährdungen der Beschwerdeführerinnen und -führer zu vermeiden?*
- 6) Wir ersuchen Sie, für die Erstellung des medizinischen Gutachtens eine Hörprobe vor Ort durchzuführen, sollte diese nicht schon durchgeführt worden sein!*

Befund:

Die R H GmbH vertreten durch die R B GmbH hat um die Erteilung der Bewilligungen und Genehmigungen nach dem Baugesetz, der Gewerbeordnung 1994, dem Forstgesetz 1975, dem Ge-

gesetz über Naturschutz und Landschaftsentwicklung sowie dem Wasserrechtsgesetz 1959 für die Nachnutzung des Zollamtsareals an der Autobahn A14 in H durch Errichtung und Betrieb einer Raststätte mit Tankstellen, Parkierflächen und neuen Verkehrswegen im Wesentlichen auf Liegenschaften Grundstück FFF und YYY KG H angesucht. Hierzu fand am 24.04.2014 in H eine mündliche Verhandlung statt, an der auch der Unterfertigte teilgenommen hat.

Mit Bescheid der BH B vom 22.01.2015 wurde die Bewilligung unter Einhaltung von Auflagen erteilt.

Unterlagen zur Ausfertigung der medizinischen Stellungnahme:

1. Akt der Bezirkshauptmannschaft B,

Darin enthalten sind sämtliche Einreichunterlagen.

2. Im Akt vorliegend (und für die medizinische Stellungnahme relevant):

- Schallausbreitungsberechnung nach ÖNORM ISO 9613-2, Bewertung der Schallimmissionen nach ÖAL 3 Ausgabe 2008, B/IB Bauphysik Ingenieur W mit Anlagen zum Gutachten, datiert 04.02.2014.
- Gutachten des Amtssachverständigen für Raumplanung und Baugestaltung (betreffend die Beleuchtung)
- Beurteilung der lufthygienischen Auswirkungen, A Büro für Lufthygiene und Umwelt vom Jänner 2014
- Umweltmedizinisches Gutachten R H, Dr. T E vom 05.02.2014
- Niederschrift der mündlichen Verhandlung vom 24.04.2014, darin vorliegend, und für die medizinische Stellungnahme maßgebend unter Anhang Gutachten angeführt:
 - o Pkt. 11, Pkt. 1. Lufthygienisches Gutachten mit Ergänzung des Lufthygienischen Gutachtens bezüglich Geruch, Benzole, Emissionen aus dem Tankstellenbetrieb und
 - o 3. Lufthygienischer Auflagenkatalog sowie
 - o Pkt. 15 Gewerbetechnisches Gutachten und Ergänzung des gewerbetechnischen Gutachtens.
- Mitteilung des gewerblichen Amtssachverständigen vom 04.07.2014
- Umweltmedizinisches Gutachten - Ergänzung (Dr. T E) vom 06.07.2014
- Medizinische Stellungnahme (Dr. A M) vom 23.07.2014
- Bescheid der Bezirkshauptmannschaft B vom 22.01.2015
- Gutachten des gewerbetechnischen Amtssachverständigen vom 6.7.2015, abgegeben in der mündlichen Verhandlung vor dem Landesverwaltungsgericht
- Gutachten des lufthygienischen Amtssachverständigen, abgegeben in der mündlichen Verhandlung vor dem Landesverwaltungsgericht am 7.7.2015

Die in der heutigen Verhandlung abgegebenen ergänzenden Stellungnahmen des gewerbetechnischen und des lufthygienischen Amtssachverständigen mit Bezug auf die Einwendungen der Nachbarn ergeben keine Änderung der ursprünglichen Beurteilung. Bezüglich Beleuchtung hat sich ebenfalls keine Änderung ergeben, sodass das o.a. Gutachten des Amtssachverständigen für Raumplanung zur Beurteilung zur Verfügung steht.

Die angeführten Ausführungen sind schlüssig und nachvollziehbar und für die medizinische Beurteilung ausreichend.

Die Ausführungen in den einzelnen Gutachten und Stellungnahmen werden nicht neuerlich angeführt, sie sind jederzeit in den entsprechenden Schriftstücken nachlesbar.

Medizinische Beurteilungsgrundlagen:

Lärmauswirkungen auf den Menschen:

Direkte Lärmeinwirkungen auf das Ohr schädigen, wenn sie eine gewisse Lautstärke überschreiten (über 85 dB A) die empfindlichen Stereocilien und verursachen dauerhafte Hörschäden. Man bezeichnet diese Art der Einwirkung als direkte Lärmeinwirkung. Sie sind im gegenständlichen Fall nicht relevant.

Indirekte Lärmeinwirkung können beim Menschen psychische, funktionelle und organische Beeinflussungen hervorrufen die sich überlagern oder in Wechselbeziehung zueinander treten können. Durch indirekte Lärmwirkung wird das vegetative Nervensystem in einen Alarmzustand versetzt und der Körper in einen Zustand erhöhter Aktivität versetzt.

Das Ausmaß der Beeinträchtigung ist nicht nur von den physikalischen Parametern der Schallimmission sondern auch von den situativen Faktoren und den Persönlichkeitsmerkmalen des Betroffenen abhängig.

Als direkte Folge des vermehrten Freiwerdens von Katecholaminen durch die erhöhte Aktivierung zeigt sich eine Erhöhung der Herzfrequenz, eine Erhöhung der Herzauswurfleistung, eine Steigerung der Atemfrequenz, die Herabsetzung der Hauttemperatur und die Verminderung des Fingerpulses. Es lassen sich auch weitere Einflüsse z.B. auf die Pupillengröße, den Hautwiderstand, die Muskelspannung und die Gehirnaktivitäten nachweisen. Im Schlaf treten derartige vegetative Wirkungen bereits bei niedrigen Schallpegeln auf als im Wachzustand. In Alltagssituationen tritt die emotionale Bewertung der Geräusche hinzu, wodurch bei niedrigen Schallpegeln bereits vegetative Reaktionen beobachtet werden können.

Einer besonderen Beachtung bedarf die Lärmbelastung in den Nachtstunden. Der Schlaf ermöglicht den Menschen eine allgemeine Erholung und die Wiederherstellung der individuellen Leistungsfähigkeit. Lärmbedingte Schlafstörungen führen zu Einbußen der Leistungsfähigkeit und des Wohlbefindens am Tag. Lärmbedingt kommt es zu verlängerter Einschlafdauer, verkürzter Gesamtschlafdauer sowie häufigeren Leichtschlafstadien und Aufwachen. Bei längerem Fortbestehen der Schlafstörung kann es neben der Leistungsminderung auch zu funktionellen Störungen kommen. Im weiteren Verlauf entstehen morphologisch definierte Erkrankungen die unter Umständen auch progressiv sein können.

Im Bereich der psychischen Lärmwirkung steht die Frage nach der erlebten Störung und Belästigung durch Schallimmissionen im Mittelpunkt. Eine Art der Verarbeitung von Schallimmission besteht in Flucht oder Aggression eine andere lässt sich mit Rückzugsdepressionen und Hilflosigkeit umschreiben. Symptome die von Lärm exponiert im Bereich der Wohnumwelt genannt werden umfassen Kopfschmerzen, Ohrensausen, Brustbeklemmungen, Herzbeschwerden und Ermüdungserscheinungen. Belästigungswirkungen durch Lärm treten vorzugsweise auf wenn die jeweilige Schallimmission mit den augenblicklichen Intensionen des Betroffenen als nicht übereinstimmend erlebt wird. Faktoren die das Erleben der Lärmstörung mitbestimmen sind der Zeitpunkt des Auftretens, die Unerwartetheit, die Lokalisierbarkeit sowie Verbleibbarkeit.

Alle oben angeführten Störungen sind durch eine Vielzahl von wissenschaftlichen Untersuchungen nachgewiesen und in ihrem Zusammenhang mit dem Auftreten von Lärm bestätigt worden. Eine umfangreiche Darstellung der Situation findet sich z.B. in den - von der WHO 1999 herausgegebenen - „Guidelines for Community Noise“ (siehe hier z.B. „Adverse Health Effects of Noise“ sowie „Guideline Values“). Auch in verschiedenen Publikationen der WHO Europe sind die oben angeführten gesundheitlichen Störungen bzw. Schädigungen durch Lärm angeführt und in ihrer Auswirkungen unumstritten.

Wirkung von Luftschadstoffen:

Die gesundheitlichen Auswirkungen von partikelvermengten Luftverunreinigungen sind von Konzentration, Teilchengröße und chemischer Zusammensetzung abhängig. Die Eindringtiefe von Stäuben in die Atemwege hängt in erster Linie vom wirksamen aerodynamischen Durchmesser der Partikel ab. Die Definition des Feinstaubes geht zurück auf den schon länger eingeführten

„National Air Quality“ Standard Particulate Matter (kurz als PM Standard bezeichnet). PM10 ist beispielsweise eine Kategorie für Teilchen, deren aerodynamischer Durchmesser weniger als 10 µm beträgt. Partikel mit einem Durchmesser von 10-20 µm werden weitgehend in der Nasen-Rachen-Region festgehalten, Partikel von unter 10 µm dringen weiter in die Atemwege vor, noch kleinere Partikel erreichen die Lungenbläschen, wobei Partikel mit einer Größe von 2 µm am wahrscheinlichsten in den Lungenbläschen abgelagert werden.

Feinstaub erreicht teilweise die Lunge, da die Filterwirkung des Nasen-Rachen-Raums für feine Partikel mit weniger als 10 µm Durchmesser nicht ausreicht. So gelangen ultrafeine Teilchen bis in die Lungenbläschen und werden dort nur sehr langsam oder gar nicht wieder entfernt.

Auswirkungen von Feinstäuben sind die Verstärkung von Allergiesymptomen, die Zunahme von asthmatischen Anfällen, Atemwegsbeschwerden und Lungenkrebs, sowie ein gesteigertes Risiko von Mittelohrentzündungen, Beeinträchtigungen des Nervensystems, daneben werden auch Auswirkungen auf Herz-Kreislauf-Erkrankungen angenommen. Das Ausmaß der Auswirkungen der Partikel auf die Atemwege hängt neben der Toxizität der Partikel (hier z.B. Blei, Radium oder Quecksilber zu nennen) auch von der Größe der Partikel ab. Die Forschung auf dem Gebiet der Feinstaubexposition ist keineswegs abgeschlossen, es erscheint allerdings wissenschaftlich belegt, dass eine erhöhte PM 2,5 Belastung in z.B. Zusammenhang mit schweren gesundheitlichen Auswirkungen wie Herz-Kreislauf-Erkrankungen, steht.

Die WHO empfiehlt angesichts der vom Feinstaub ausgehenden Gesundheitsgefahren in ihrem WHO Luftgüterrichtlinien folgende Grenzwerte für Feinstaub:

Jahresmittel PM 10-20 µg pro m³

Jahresmittel PM 2,5-10 µg pro m³

Tagesmittel PM 10-50 µg pro m³ ohne zulässige Tage, an denen eine Überschreitung möglich ist
Tagesmittel PM 2,5-25 µg pro m³ ohne zulässige Tage, an denen eine Überschreitung möglich ist.

Diese Richtwerte der WHO liegen deutlich unter den rechtswirksamen Grenzwerten der EU. In Europa wurden Richtlinien im Zusammenhang mit der Luftqualitätsrichtlinie mit der Festlegung von Grenzwerten für Feinstaub veröffentlicht.

Geruch:

Geruch ist eine Wahrnehmung die durch den Geruchssinn aktivierende Substanzen ausgelöst wird. Der Geruchssinn zählt zu den chemischen Sinnen.

Der menschliche Geruchssinn wird nur selten alleine tätig, bei den meisten physiologischen Verrichtungen (Essen, Trinken, usw.) wirkt er in Kombination mit dem zweiten chemischen Sinn Geschmack, sowie mit den Sinnen für Tast-, Temperatur- und Schmerzempfindungen im Mund-Nasen-Bereich.

Durch die unmittelbare Verbindung des Geruchssinns mit dem limbischen System haben Gerüche auch eine starke emotionale Komponente. Der menschliche Geruchssinn ist bis heute allen bekannten chemischen Methoden zur Geruchsanalytik überlegen. Er ist immer eingeschaltet und häufig auch sensibel für sehr geringe Geruchsstoffkonzentrationen. Sowie bei den anderen Sinneswahrnehmungen sind auch bei der Geruchswahrnehmung neben den Reizcharakteristika physiologische Eigenschaften der Person, sowie psychosoziale Aspekte (z.B. Alter, Geschlecht, Rauchverhalten, Streßbewältigungsverhalten, Geruchsempfindlichkeit, Umweltangst, Wohnzufriedenheit, usw.) für die Art der Geruchswahrnehmung und ihre Bewertung verantwortlich. Geruchsreize wirken als Signal für erhöhte Aufmerksamkeit, daher zählen zu den physiologischen Reaktionen auf Gerüche unter anderem Orientierungsreaktionen, die den Organismus aktivieren und ihn auf Kampf oder Flucht vorbereiten (Pupillenerweiterung, Verengung der peripheren Blutgefäße, usw.).

Licht:

Der Sehsinn vermittelt dem Menschen den Großteil der Sinneseindrücke, darüber hinaus werden auch über das Licht andere Effekte mit verursacht, z.B. regelt es den zirkadianen Rhythmus, es hat Einfluss auf vegetative Funktionen, beeinflusst Stoffwechsel und Stimmung. Abgesehen von den positiven Effekten, die vor allem natürliches Licht auf den Menschen hat, kann sich Licht auch negativ bemerkbar machen. Beleuchtungsanlagen können Belästigungsreaktionen in der Nachbarschaft verursachen. Dies kann einerseits durch Blendung andererseits durch Raumaufhellung erfolgen. Eine Blendung kommt bei Lichtquellen mit hoher Leuchtdichte zustande, bei hohen Beleuchtungsstärken kann es zu einer physiologischen Blendung mit Herabsetzung des Sehvermögens kommen. Physiologisches Blendungsempfinden, und damit den Eindruck einer Belästigung kann es aber auch schon bei geringen Beleuchtungsstärken geben. Eine Raumaufhellung wird vor allem dann als besonders störend empfunden, wenn Schlafräume oder Wohnbereiche, in denen ein besonderes Ruhebedürfnis besteht, betroffen sind. Bei einer Raumaufhellung im Nachtzeitraum ist vor allem der Einfluss auf die Schlafqualität entscheidend und der zirkadiane Rhythmus kann beeinträchtigt werden. Einzelne subjektive Belästigungsreaktionen können bei niedrigen Aufhellungen grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden. Diese hängen in erster Linie davon ab, welche Erwartungshaltung an die Umwelt besteht.

In Österreich existiert seit 01.10.2012 die verbindlich gewordenen ÖNORM O1052 Lichtimmissionen, die im wesentlichen Grenzwerte definiert, denen unerwünschte Lichteinwirkungen auf Mensch und Umwelt als störend zu beurteilen sind.

Medizinisches Gutachten

Die Stellungnahme beruht auf allen vorliegenden Beschreibungen der Betriebsanlage (Bescheid der BH B), den Ausführungen des gewerbetechnischen Amtssachverständigen - hier insbesondere die ergänzende Stellungnahme in der mündlichen Verhandlung vom 07.07.2015 - und die ergänzende Stellungnahme des lufthygienischen Amtssachverständigen (ebenfalls vom 07.07.2015) sowie allen vorliegenden o.a. Unterlagen unter Berücksichtigung der medizinischen Beurteilungsgrundlagen.

Die Ausführungen und die Stellungnahmen der Amtssachverständigen sind aus medizinischer Sicht schlüssig und nachvollziehbar.

Somit können die Fragen vom 12.06.2015 wie folgt beantwortet werden:

- 1) Ist zu erwarten, dass die Errichtung und /oder der Betrieb des beantragten Projektes Auswirkungen auf den menschlichen Organismus der Beschwerdeführerinnen und -führer hat?
Unter Einbeziehung der in der heutigen Verhandlung ausgeführten Stellungnahmen – die schlüssig und nachvollziehbar sind – und unter Berücksichtigung aller vorhandenen Unterlagen – insbesondere Bescheid der BH B vom 22.1.2015 – kann davon ausgegangen werden, dass die Errichtung und der Betrieb des beantragten Projektes keine Auswirkungen auf den Organismus der Beschwerdeführerinnen und -führer hat.*
- 2) Wenn ja, wie wirken sie sich aus?
Gegenstandslos, da keine Auswirkungen zu erwarten sind.*
- 3) Ist zu erwarten, dass diese Auswirkungen kurz oder langfristig zu Erkrankungen der Beschwerdeführerinnen und -führer führen?
Gegenstandslos, da keine Auswirkungen zu erwarten sind.*
- 4) Wenn ja, zu welchen?*

Gegenstandslos, da keine Auswirkungen zu erwarten sind.

- 5) *Sind weitere Auflagen erforderlich, um aus medizinischer Sicht unzumutbare Beeinträchtigungen oder Gesundheitsgefährdungen der Beschwerdeführerinnen und -führer zu vermeiden?*

Die im Bescheid angeführten Auflagen sind aus medizinischer Sicht ausreichend.

- 6) *Wir ersuchen Sie, für die Erstellung des medizinischen Gutachtens eine Hörprobe vor Ort durchzuführen, sollte diese nicht schon durchgeführt worden sein!*

Vom medizinischen Amtssachverständigen wurden im Zeitraum April-Mai 2014 mehrfache Hörproben zu unterschiedlichen Tages- und Nachtzeiten, sowie an unterschiedlichen Tagen (inklusive Sonntag) durchgeführt, eine neuerliche Hörprobe wurde - da sich an der grundsätzlichen Situation keine Änderung ergibt - nicht durchgeführt.

- 7) *Ich möchte zuerst mit Nachdruck darauf hinweisen, dass ich in keinerlei Beziehung zu den Antragstellern stehe, der Vorwurf der Befangenheit entbehrt jeglicher Grundlage.*

Die Beschwerden der Nachbarn betreffen - aus medizinischer Sicht - Beschwerden bzgl. Belästigung durch Lärm, Luftschadstoffe, Geruch und Lichteinwirkung sowie durch Erschütterungen.

Auf die gesundheitlichen Einwirkungen durch die o.a.. Beeinträchtigungen wurde in diesem Gutachten - wie auch bereits im medizinischen Gutachten vom 23.07.2014 - eingegangen und festgestellt, dass sich bei plan- und sachverhaltsgemäßer Ausführung unter Einhaltung der Auflagen keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen und Gefährdungen ergeben. Einzig bzgl. Erschütterungen wurde noch kein Stellungnahme abgegeben, aber auch hier kann mitgeteilt werden, dass es - da es lt. gewerbetechnischem Amtssachverständigen zu keinen Erschütterungen kommt - zu keiner gesundheitlichen Beeinträchtigungen und Gefährdungen kommt.“

Der **gewässerschutztechnische Sachverständige** erstattete in der Verhandlung vom 07.07.2015 sein Gutachten mündlich wie folgt:

„Zur Fragestellung des Landesverwaltungsgerichtes, ob durch die vorgesehene Einleitung der Oberflächenwässer aus dem Raststättenareal in die „L“ die Gefahr von Hochwässern erhöht wird, kann Folgendes ausgeführt werden:

Diese Frage ist aus gewässerschutztechnischer Sicht ganz klar mit nein zu beantworten. Details dazu sind bereits in meiner schriftlichen Stellungnahme vom 24.04.2014, im Verfahren der Bezirkshauptmannschaft B angeführt. Zusammenfassend wird ausgeführt, dass die durch das zukünftige Raststättenprojekt abflusswirksamen Flächen um 5.000 m² reduziert werden. Daraus ergibt sich bei einem statistischen zweijährlichen Regenereignis eine Reduktion der Einleitmengen um ca 100 l pro Sekunde. Details dazu sind im Entwässerungskonzept der Ziviltechniker R u G angeführt.

Zudem werden beginnende Starkregen in neuen Retentionsanlagen zwischengespeichert und so der Ablauf in die „L“ stark reduziert. Die insgesamt drei Retentionsbecken weisen ein Volumen von 566 m³ auf. Im Sohlbereich ist ein reduzierter Ablaufquerschnitt vorgesehen. Dadurch redu-

ziert sich die Einleitmenge in die „L“ anfänglich auf ca 14 l pro Sekunde. Nach anspringen der zweiten Drosselebene laufen Wässer im Ausmaß von ca 46 l pro Sekunde in Richtung „L“. Nach Vollfüllung aller Retentionsanlagen ergibt sich bei einem zweijährlichen Ereignis eine Ablaufmenge in die „L“ von ca 550 l pro Sekunde. Diese liegt um ca 100 l pro Sekunde unter der bisherigen Einleitmenge. Eine zusätzliche Gefährdung durch Hochwasser in der „L“ aufgrund der Einleitung von Oberflächenwässern auf dem zukünftigen Raststättenareal besteht daher nicht.“

Der **wasserbautechnische Sachverständige** führte in seinem mündlich erstatteten Gutachten in der Verhandlung vom 07.07.2015 Folgendes aus:

„Fragestellung:

1. Ist mit einer Erhöhung der Gefahren durch Hochwasser für die Beschwerdeführerinnen und -führer, die den Einwand vorgebracht haben, durch das gegenständliche Projekt zu rechnen.
2. Führt speziell der Dammeinschnitt für den geplanten Radweg zu einer Gefährdung des Eigentums der Beschwerdeführerinnen und -führer, die den Einwand vorgebracht haben?
3. Sind weitere Auflagen erforderlich, um Gefährdungen des Eigentums der Beschwerdeführerinnen und -führer zu vermeiden?

Adl:

Im Rahmen der Begutachtung wurden als Grundlage der Beurteilung folgende Unterlagen verwendet:

- Einreichprojekt R H, Firma R B GmbH
- Einreichprojekt Radweg L, Büro B
- 2D- Abflussuntersuchung, Ingenieurbüro Dr.-Ing K, K
- Gewässerentwicklungskonzept L 2012

Auf Grund der Lage im HQ30-Abflussgebiet war aus wasserbaulicher Sicht ausschließlich die Radweganlage im Abflussbereich zu beurteilen. Alle anderen Anlagenteile liegen nicht im Gefährdungsbereich bei einem dreißigjährigen Hochwassereignis der L.

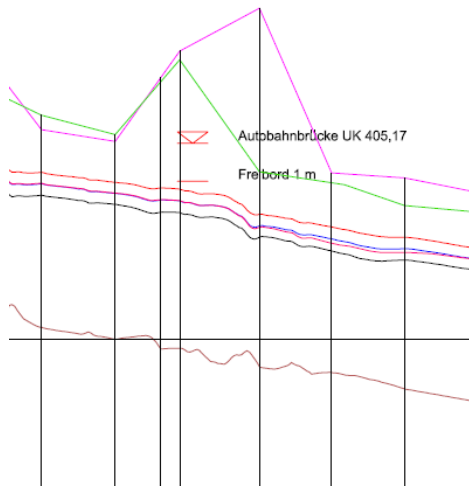
Den Berechnungen des Büros Koch wurde die Modellierung sowie die Abflusswerte aus dem Gewässerentwicklungskonzept L 2012 zu Grunde gelegt. Neu in die Modellierung wurde der Radweg laut den Planunterlagen des Büro's B+P integriert.

In Rahmen der hydraulischen Simulierung wurde festgestellt, dass die Radweganlage bereits bei einem HQ 5 (85m³) geringfügige Überflutungen aufweist. Bei einem HQ30 bzw HQ100-Ereignis kommt es zu einer vollständigen Überströmung, wobei er im Tiefpunkt bis zu 1,39 cm eingestaut werden kann.

Die Berechnungen haben gezeigt, dass die Wasserspiegellage gegenüber dem Bestand nahezu unverändert bleibt. Auch bleiben die Wassermengen innerhalb des Abflussquerschnittes, sodass klar festgestellt werden konnte, dass durch die Radweganlage keine Verschlechterungen für die Umlieger zu erwarten sind. Es kommt zu keinen Ausuferungen im Projektabschnitt.

Ad2:

Nein. Der Hochpunkt des Geländes liegt weiter unter dem Hochpunkt des Hochwasserabfluss. Die Abflusskurve ist im Längenschnitt des Gewässerentwicklungskonzept dokumentiert.



Auszug Längenschnitt „M9_Längsschnitt-Bestand und Planung“

Ad3:

Da keine Verschlechterungen für Umlieger zu erwarten sind und es zu keiner Änderung im Abflussverhalten kommt, sind keine weiteren Auflagen erforderlich.“

5.1. Zum natur- und landschaftsschutzrechtlichen Spruchpunkt A.:

Soweit sich die Beschwerden gegen die Bewilligung nach dem Gesetz über Naturschutz und Landschaftsentwicklung (GNL) in Spruchpunkt A. richten, waren die Beschwerden mangels Parteistellung der Beschwerdeführerinnen und -führer in diesem Verfahren zurückzuweisen. Parteistellung bzw eine erweiterte Beteiligtenstellung in einem Verfahren nach dem GNL hat neben dem Antragsteller in bestimmten Fällen die Standortgemeinde und die Naturschutzanwaltschaft.

5.2. Zu den forstrechtlichen Spruchpunkten B/I. bis B/III.:

Nach § 19 Abs 4 Forstgesetz 1975 (ForstG), BGBl Nr 440/1975, idF BGBl I Nr 104/2013, ist Partei im Sinne des § 8 AVG der an der zur Rodung beantragten Waldfläche dinglich Berechtigte (Z 2), der Bergbauberechtigte, soweit er auf der zur Rodung beantragten Waldfläche nach den bergrechtlichen Vorschriften zum Aufsuchen oder Gewinnen bergfreier oder mineralischer Rohstoffe befugt ist (Z 3) sowie der Eigentümer und der dinglich Berechtigte der an die zur Rodung beantragten Waldfläche angrenzenden Waldflächen, wobei auch dem Eigentümer und dem dinglich Berechtigten nicht unmittelbar angrenzender Waldflächen die Parteistellung unter der Vo-

raussetzung zukommt, dass die jeweils dazwischen liegende Fläche weniger als 10 m breit und nicht bestockt (unbestockte Waldfläche oder Nichtwaldfläche) ist (Z 4).

Da keiner der Beschwerdeführerinnen und -führer der oben genannten Personengruppen angehört und den Beschwerdeführerinnen und -führern somit keine Parteistellung im forstrechtlichen Verfahren zukommt (Spruchpunkte B/I. bis B/III.), waren ihre Beschwerden in diesem Verfahren als unzulässig zurückzuweisen. Auf deren Inhalt (zB verbotene Rodung, Rodung eines „Schutzwaldes“) war daher nicht weiter einzugehen.

5.3. Zu den wasserrechtlichen Spruchpunkten C/I. bis C/III. und dem wasserrechtlichen Teil des gewerberechtlichen Spruchpunktes E/I. mit den Spruchpunkten E/II. bis E/IV.:

Nach § 12 Abs 1 des Wasserrechtsgesetzes 1959 (WRG), BGBl Nr 215/1959, idF BGBl I Nr 82/2003, ist das Maß und die Art der zu bewilligenden Wasserbenutzung derart zu bestimmen, dass das öffentliche Interesse (§ 105) nicht beeinträchtigt und bestehende Rechte nicht verletzt werden.

Nach § 12 Abs 2 WRG sind als bestehende Rechte im Sinne des Abs 1 rechtmäßig geübte Wassernutzungen mit Ausnahme des Gemeingebrauches (§ 8), Nutzungsbefugnisse nach § 5 Abs 2 und das Grundeigentum anzusehen.

Nach § 32 Abs 1 WRG, BGBl Nr 215/1959, idF BGBl I Nr 14/2011, sind Einwirkungen auf Gewässer, die unmittelbar oder mittelbar deren Beschaffenheit (§ 30 Abs 3) beeinträchtigen, nur nach wasserrechtlicher Bewilligung zulässig. Bloß geringfügige Einwirkungen, insbesondere der Gemeingebrauch (§ 8) sowie die ordnungsgemäße land- und forstwirtschaftliche Bodennutzung (Abs 8), gelten bis zum Beweis des Gegenteils nicht als Beeinträchtigung.

Nach § 32 Abs 2 WRG bedürfen nach Maßgabe des Abs 1 einer Bewilligung ua die Einbringung von Stoffen in festem, flüssigem oder gasförmigem Zustand in Gewässer (Einbringungen) mit den dafür erforderlichen Anlagen (lit a), Maßnahmen, die zur Folge haben, dass durch Eindringen (Versickern) von Stoffen in den Boden das Grundwasser verunreinigt wird (lit c) sowie die Reinigung von gewerblichen oder städtischen Abwässern durch Verrieselung oder Verregnung (lit d).

Weiters ist gemäß § 38 Abs 1 WRG, BGBl Nr 215/1959, idF BGBl I Nr 14/2011, zur Errichtung und Abänderung von Brücken, Stegen und von Bauten an Ufern, dann von anderen Anlagen innerhalb der Grenzen des Hochwasserabflusses fließender Gewässer oder in Gebieten, für die ein gemäß § 42a Abs 2 Z 2 zum Zweck der Verringerung hochwasserbedingter nachteiliger Folgen erlassenes wasserwirtschaftliches Regionalprogramm (§ 55g Abs 1 Z 1) eine

wasserrechtliche Bewilligungspflicht vorsieht, sowie von Unterführungen unter Wasserläufen, schließlich von Einbauten in stehende öffentliche Gewässer, die nicht unter die Bestimmungen des § 127 fallen, nebst der sonst etwa erforderlichen Genehmigung auch die wasserrechtliche Bewilligung einzuholen, wenn eine solche nicht schon nach den Bestimmungen des § 9 oder § 41 des Wasserrechtsgesetzes 1959 erforderlich ist. Die Bewilligung kann auch zeitlich befristet erteilt werden. Nach Abs 3 Satz 1 gilt als Hochwasserabflussgebiet (Abs 1) das bei 30jährlichen Hochwässern überflutete Gebiet.

Gemäß § 102 Abs 1 WRG, BGBl Nr 215/1959, idF BGBl I Nr 98/2013, sind Parteien in einem wasserrechtlichen Bewilligungsverfahren ua

- der Antragsteller (lit a)
- diejenigen, die durch das gegenständliche Vorhaben zu einer Leistung, Duldung oder Unterlassung verpflichtet werden sollen oder deren Rechte (§ 12 Abs 2 WRG) sonst berührt werden (lit b);
- die Eigentümer von Fischereirevieren als Fischereiberechtigte im Sinne des § 15 Abs 1 WRG (lit b);
- die Nutzungsberechtigten im Sinne des Grundsatzgesetzes 1951 über die Behandlung der Wald- und Weidenutzungsrechte sowie besonderer Felddienstbarkeiten, BGBl Nr 103/1951 (lit b);
- diejenigen, die einen Widerstreit (§§ 17 und 109 WRG) geltend machen (lit b);
- die Gemeinden zur Wahrung des ihnen nach den §§ 13 Abs 3 und 31c Abs 3 WRG zustehenden Anspruches (lit d).

§ 102 Abs 1 lit b WRG vermittelt keine umfassende, sondern nur eine eingeschränkte Parteistellung. Zu den Rechten, die „sonst berührt“ werden, zählen keineswegs alle Rechte, die im Zusammenhang mit einem Wasserbauvorhaben stehen. Der in lit b enthaltene Hinweis auf die in § 12 Abs 2 des Wasserrechtsgesetzes 1959 aufgezählten Rechte schränkt den Kreis der sonst berührten Rechte auf rechtmäßig geübte Wassernutzungen, Nutzungsbefugnisse nach § 5 Abs 2 des Wasserrechtsgesetzes 1959 und das Grundeigentum ein. Demjenigen, dem nur ein sonstiges dingliches Recht an der berührten Liegenschaft zusteht, mangelt somit die Parteieigenschaft, da das ihm zustehende Recht nicht zu den in § 12 Abs 2 des Wasserrechtsgesetzes 1959 als geschützt erklärten Rechten zählt. Aus dem Titel einer Berührung des Grundeigentums kann eine Parteistellung nur dann abgeleitet werden, wenn die Möglichkeit besteht, dass durch die Verwirklichung des zur Bewilligung beantragten Projektes in die Substanz des Grundeigentums eingegriffen wird. Beeinträchtigungen durch Lärm, Staub, Gerüche, der schönen Aussicht usw sind wasserrechtlich unbeachtlich, solange sie sich nicht zu einem substantziellen Eingriff verdichten (*Oberleitner/Berger*, WRG-ON 1.02, § 102, Rz 10).

Von § 102 Abs 1 lit b des Wasserrechtsgesetzes 1959 werden ferner Rechte nicht erfasst, die im Ausland gelegen sind, weil nach Art 49 Abs 1 B-VG sich die bindende Kraft von Bundesgesetzen grundsätzlich nicht über das Bundesgebiet hinaus erstreckt und das Wasserrechtsgesetz 1959 keine abweichende Regelung enthält. Der räumliche Geltungsbereich des Wasserrechtsgesetzes 1959 erstreckt sich daher (nur) auf das gesamte Bundesgebiet; auf fremdem Hoheitsgebiet in der Art des § 102 Abs 1 lit b und d des Wasserrechtsgesetzes 1959 berührten Personen und Gemeinden kommt daher keine Parteistellung zu (*Oberleitner/Berger*, WRG-ON 1.02, § 102, Rz 14; vgl auch VwGH vom 29.01.1991, 90/07/0174).

Die Einwendungen der Beschwerdeführerinnen und -führer sind – sofern überhaupt subjektiv-öffentliche Rechte geltend gemacht werden – auf die Berührung des Grundeigentums gestützt.

Den Beschwerdeführerinnen und -führern, deren Grundeigentum sich nicht in Österreich befindet, kommt somit im Wasserrechtsverfahren keine Parteistellung zu, weshalb diese Beschwerden im Verfahren nach dem Wasserrechtsgesetz als unzulässig zurückzuweisen sind.

Zum Vorbringen der Beschwerdeführerinnen und -führer, dass beim gegenständlichen Radwegprojekt ein Dammeinschnitt in den Uferschutzdamm erforderlich sei, der bei Hochwasser ihre Grundstücke und Objekte gefährde, wurde das oben wiedergegebene Gutachten des wasserbautechnischen Amtssachverständigen eingeholt. Aus diesem ergibt sich schlüssig und nachvollziehbar, dass die Wasserspiegellage gegenüber dem Bestand nahezu unverändert bleibt und die Wassermengen innerhalb des Abflussquerschnittes bleiben, weshalb durch die Radweganlage keine Verschlechterungen für die Unterlieger zu erwarten sind. Weiters liegt der Hochpunkt des Geländes weiterhin unter dem Hochpunkt des Hochwasserabflusses und es kommt zu keiner Änderung im Abflussverhalten. Dasselbe führte der Amtssachverständige für Wasserbau bereits in seinem im erstinstanzlichen Verfahren ergangenen Gutachten vom 16.04.2014 aus. Es kann somit festgehalten werden, dass das Eigentum der betroffenen Beschwerdeführerinnen und -führer durch die Verlegung des Radweges im Hochwasserfall nicht stärker gefährdet ist als ohne das gegenständliche Projekt. Infolgedessen liegt auch keine Verletzung des den Beschwerdeführerinnen und -führern nach dem Wasserrechtsgesetz im gegenständlichen Fall zukommenden subjektiv-öffentlichen Rechtes vor.

Beim weiteren Vorbringen, dass die Bemühungen des Landes Vorarlberg und Bayern, die Defizite des Flusses in den Bereichen Schutzwasserbau und Gewässerökologie zu reduzieren, durch das gegenständliche Projekt unterlaufen würden, handelt es sich nicht um die Geltendmachung eines den Beschwerdeführerinnen und -führern nach dem Wasserrechtsgesetz zukommenden subjektiv-öffentlichen Rechtes.

Wenn die Beschwerdeführerinnen und -führer ausführen, dass sie nachteilige Einwirkungen auf Gewässer auch für das Grundwasser befürchten würden sowie, dass nachteilige Einwirkungen auf die natürliche Beschaffenheit des Wassers in physikalischer, chemischer und biologischer Hinsicht zu erwarten seien, machen sie damit ebenfalls keine subjektiv-öffentlichen Rechte im Sinne des Wasserrechtsgesetzes geltend. Eine Parteistellung in diesem Zusammenhang wäre wiederum nur dann zu bejahen, wenn die Möglichkeit bestünde, dass das betroffene Grundstück nicht mehr auf die bisher geübte Art genutzt werden kann oder die Möglichkeit besteht, dass eine Verschlechterung der Bodenbeschaffenheit eintritt (vgl. VwGH 21.03.2002, 2001/07/0169). Zur Beeinträchtigung der Nachbarn durch Grundwasser wurde bereits von der belangten Behörde ein Gutachten des gewässerschutztechnischen Amtssachverständigen eingeholt (Stellungnahme vom 16.12.2014 und Ergänzung vom 17.12.2014). Der Sachverständige verwies in seiner Stellungnahme zunächst auf sein zuvor erstattetes Gutachten und führte zusammengefasst aus, dass auch bei den möglichen kurzzeitigen Grundwasserhochständen keine Auswirkungen auf Nachbargrundstücke zu befürchten seien.

Nach ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes hat, wer an der Klärung des Sachverhaltes mitwirken will, solchen Ausführungen eines Sachverständigen, die nicht von vornherein als unschlüssig zu erkennen sind, auf gleicher fachlicher Ebene, also durch Vorlage entsprechender Gutachten, entgegenzutreten (VwGH vom 16.12.1986, 84/05/0016). Da das der Entscheidung zu Grunde liegende gewässerschutztechnische Gutachten samt Ergänzungen schlüssig und widerspruchsfrei ist und die Beschwerdeführerinnen und -führer diesem Gutachten nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten sind, war somit von dem sich aus dem Gutachten ergebenden Ergebnis auszugehen.

Nach dem nunmehr festgestellten Sachverhalt ist zu erwarten, dass durch das wasserrechtliche Projekt keine subjektiv-öffentlichen Rechte der Beschwerdeführerinnen und -führer verletzt werden. Es war daher insoweit spruchgemäß zu entscheiden.

5.4. Zu den baurechtlichen Spruchpunkten D/I. und D/II.:

Gemäß § 8 Abs 1 Baugesetz (BauG), LGBl Nr 52/2001, idF LGBl Nr 29/2011, dürfen Bauwerke, ortsfeste Maschinen und sonstige ortsfeste technische Einrichtungen keinen Verwendungszweck haben, der eine das ortsübliche Ausmaß übersteigende Belästigung oder eine Gefährdung des Nachbarn erwarten lässt. Ob eine Belästigung das ortsübliche Ausmaß übersteigt, ist unter Berücksichtigung der Flächenwidmung am Standort des Bauvorhabens zu beurteilen.

Nach § 8 Abs 2 BauG ist die Verwendung für den Betrieb eines Gastgartens, der keiner Genehmigung nach der Gewerbeordnung 1994 bedarf, jedenfalls zulässig.

Nach § 26 Abs 1 BauG, LGBl Nr 52/2001, idF LGBl Nr 23/2015, hat der Nachbar in Verfahren über den Bauantrag das Recht, durch Einwendungen die Einhaltung der folgenden Vorschrift geltend zu machen:

- a) § 4 Abs 4, soweit mit Auswirkungen auf sein Grundstück zu rechnen ist;
(*Schutz des Nachbargrundstückes vor einer Gefährdung durch Naturgefahren bzw elementaren Ereignissen*)
- b) §§ 5 bis 7, soweit sie dem Schutz des Nachbarn dienen; (*Abstandsvorschriften*)
- c) § 8; (*Immissionsschutz*)
- d) die Festlegungen des Bebauungsplanes über die Baugrenze, die Baulinie und die Höhe des Bauwerks, soweit das Bauwerk nicht mehr als 20 Meter vom unmittelbar an das Baugrundstück angrenzenden Nachbargrundstück entfernt ist.

Nach § 26 Abs 2 BauG sind Einwendungen der Nachbarn, mit denen die Verletzung anderer als in Abs 1 genannter öffentlich-rechtlicher Vorschriften behauptet wird, als unzulässig zurückzuweisen.

Nach § 28 Abs 2 BauG, LGBl Nr 52/2001, idF LGBl Nr 22/2014, ist die Baubewilligung zu erteilen, wenn das Vorhaben nach Art, Lage, Umfang, Form und Verwendung den bau- und raumplanungsrechtlichen Vorschriften entspricht und auch sonst öffentliche Interessen, besonders solche der Sicherheit, der Gesundheit, des Verkehrs, des Denkmalschutzes, der Energieeinsparung und des häuslichen Umgangs mit Grund und Boden (§ 2 Abs 3 lit a Raumplanungsgesetz), nicht entgegenstehen.

Gemäß § 29 Abs 1 BauG, LGBl Nr 52/2001, idF LGBl Nr 23/2003, ist durch Befristungen, Auflagen oder Bedingungen sicherzustellen, dass die Voraussetzungen des § 28 Abs 2 geschaffen werden, wenn das Bauvorhaben diesen Voraussetzungen nicht entspricht.

Die Bestimmung des § 26 Abs 1 BauG enthält eine taxative Aufzählung der in Frage kommenden Nachbarrechte (VwGH vom 19.09.2006, 2005/06/0067).

Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ist das Mitspracherecht des Nachbarn im Baubewilligungsverfahren in zweifacher Hinsicht beschränkt. Einerseits besteht ein Mitspracherecht nur insoweit, als dem Nachbarn nach den zur Anwendung kommenden baurechtlichen Bestimmungen subjektiv-öffentliche Rechte zukommen, und andererseits nur in jenem Umfang, in dem der Nachbar die ihm zukommenden subjektiv-öffentlichen Rechte im Verfahren durch die rechtzeitige Erhebung entsprechender Einwendungen wirksam geltend gemacht hat.

Zur Parteistellung der Beschwerdeführerinnen und Beschwerdeführer im Verfahren nach dem Baugesetz ist Folgendes auszuführen:

Nachbar nach § 2 Abs 1 lit k BauG, LGBl Nr 52/2001, ist der Eigentümer eines fremden Grundstückes, das zu einem Baugrundstück in einem solchen räumlichen Naheverhältnis steht, dass mit Auswirkungen des geplanten Bauwerkes, der geplanten sonstigen Anlage oder deren vorgesehener Benützung, gegen welche die Bestimmungen dieses Gesetzes einen Schutz gewähren, zu rechnen ist; dem Eigentümer ist der Bauberechtigte gleichgestellt.

Den Beschwerdeführerinnen und -führern, die Mieter oder Pächter eines Grundstückes sind, jedoch nicht Eigentümerin bzw Eigentümer bzw Bauberechtigte oder Bauberechtigter, kommt somit im Bauverfahren keine Parteistellung zu.

Weiters gelten gemäß Artikel 37 zweiter Satz Landesverfassungsgesetz (LVG), LGBl Nr 9/1999, idF LGBl Nr 44/2014, alle Landesgesetze, wenn nichts anderes bestimmt ist, für das gesamte Landesgebiet. Das Baugesetz enthält keine Regelung im Sinne des Artikels 37 zweiter Satz LVG. Der Verwaltungsgerichtshof führt in seinem Erkenntnis vom 02.07.1998, Zl 97/07/0152, betreffend der Parteistellung von ausländischen Nachbarn im Wasserrechtsverfahren auszugsweise Folgendes aus: *„Auch der Umstand, dass der einfache Gesetzgeber im § 75 Abs 3 GewO 1994, im § 29 Abs 5 Z 6 AWG 1990, im § 19 Abs 1 UVP-G 1993 und in anderen Gesetzen die Erstreckung der Parteistellung auf ausländische Nachbarn ausdrücklich erwähnt, während dergleichen im WRG fehlt, spricht gegen eine Parteistellung von Personen, die sich auf im Ausland gelegene Wasserbenutzungen stützen. Es gilt daher die Regel des Art 49 Abs 1 B-VG (Anmerkung: diese Bestimmung weist einen mit Art 37 LVG vergleichbaren Inhalt auf), wonach sich die erfassten Sachverhalte mit rechtlicher Relevanz nur innerhalb des Bundesgebietes verwirklichen können. [...] Voraussetzung für die Parteistellung nach § 102 Abs 1 lit b WRG 1959 ist nicht die österreichische Staatsangehörigkeit, sondern die Situierung der im § 12 Abs 2 WRG 1959 angeführten Schutzgüter auf österreichischem Staatsgebiet. Auch Ausländer, deren Schutzgüter auf österreichischem Hoheitsgebiet liegen, haben in einem Wasserrechtsverfahren Parteistellung, während diese österreichischen Staatsbürgern, deren Schutzgüter sich außerhalb der Grenzen Österreichs befinden, nicht zukommt. Zwischen Inländern und Ausländern wird bezüglich der Parteistellung vom WRG 1959 nicht differenziert.“*

Auch im Baugesetz ist die Erstreckung der Parteistellung auf ausländische Nachbarn nicht erwähnt. Es gilt daher die Regel des Art 37 LVG, wonach sich die erfassten Sachverhalte mit rechtlicher Relevanz nur innerhalb des Landesgebietes verwirklichen können. Im Übrigen darf auf die oben zitierte Rechtsprechung des VwGH zum WRG verwiesen werden.

Die Beschwerdeführerinnen und -führern, deren Eigentum sich auf deutschem Hoheitsgebiet befindet, haben aus diesem Grund keine Parteistellung im Bauverfahren. Ihre Beschwerden sind daher im Verfahren nach dem Baugesetz als unzulässig zurückzuweisen.

Angemerkt wird jedoch an dieser Stelle, dass die Beschwerdeführerinnen und -führer, deren Liegenschaften sich auf deutschem Hoheitsgebiet befinden, kein inhaltlich anderes Vorbringen als die Beschwerdeführerinnen und -führern deren Liegenschaften sich auf österreichischem Hoheitsgebiet befinden, erstattet haben. Demgemäß wird auch auf dieses Vorbringen in der folgenden Begründung eingegangen. Das ist möglich, weil die Behörde von einer Parteistellung aller Eigentümer im Bauverfahren ausgegangen ist und die Sachverständigen demzufolge auch die in Deutschland möglichen Auswirkungen (insbesondere lärmtechnische, lufthygienische und lichttechnische) des beantragten Projektes auf Liegenschaften des deutschen Hoheitsgebietes beurteilt haben und da diese Beurteilung aufgrund der Betriebsanlagengenehmigung nach der GewO 1994 ohnedies auch für das deutsche Hoheitsgebiet erforderlich war.

Zum Umfang der Baubewilligungspflicht ist Folgendes auszuführen:

§ 1 Abs 1 lit d BauG, LGBl NR 52/2001, idF LGBl Nr 11/2014, bestimmt, dass das Baugesetz nicht für Bauvorhaben betreffend öffentliche Straßen gilt, soweit es sich nicht um Gebäude handelt, es sei denn, diese stehen in einem unmittelbaren technischen Zusammenhang mit der Errichtung oder dem Betrieb der Straße.

Wie die belangte Behörde richtig feststellte, handelt es sich bei der A14 um eine Bundesstraße iSd § 1 Abs 1 erster Satz iVm dem Verzeichnis 1 des Bundesstraßengesetzes 1971 (BStG 1971). Gemäß § 3 BStG 1971 gelten bei Bundesstraßen ua Fahrbahnen (zB Zu- und Abfahrtsstraßen), Flächen zum Parken, Betriebsgrundstücke gemäß § 27 sowie Anlagen zum Schutz vor Beeinträchtigungen durch den Verkehr auf der Bundesstraße (insbesondere gegen Lärmeinwirkung) als Bestandteile dieser Bundesstraße.

Nach § 27 Abs 1 BStG 1971 dürfen Betriebe im Zuge von Bundesstraßen, die den Belangen der Verkehrsteilnehmer auf diesen dienen (wie Tankstellen, Raststätten, Motels, Werkstätten und dergleichen) und unmittelbare Zu- und Abfahrten zu diesen Straßen haben, nur mit Zustimmung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) errichtet werden. Jede bauliche Änderung eines solchen Betriebes bedarf der Zustimmung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung). Die gewerberechtlichen Vorschriften werden hiedurch jedoch nicht berührt. Verkehrsflächen in diesem Bereich, insbesondere Zu- und Abfahrten zu und von den Betrieben und Parkplätze, sind Bestandteile der Bundesstraßen (§ 3 BStG 1971).

Baurechtlich bewilligungspflichtig sind somit die Raststations- und Tankstellen-Baulichkeiten samt den gesetzlich geforderten zusätzlichen Voraussetzungen für Bauwerke (zB Stellplätze laut Stellplatzverordnung etc). Wie bereits im Sachverhalt festgehalten, wurden sämtliche Parkplatzflächen und somit mehr als die gesetzlich notwendigen Stellplätze zu Gunsten der Nachbarn in die lärmtechnische Beurteilung miteinbezogen („Worst Case“-Beurteilung). Die Zu- und Abfahrtsstraßen, die Lärmschutzwände und die Dammbauwerke, die nach § 3 bzw § 27 BStG 1971 als Bestandteil der Bundesstraße gelten, unterliegen nicht der baurechtlichen Bewilligungspflicht.

Hinsichtlich der baubewilligungspflichtigen Objekte und dem Vorbringen der Beschwerdeführerinnen und -führer diesbezüglich ist Folgendes auszuführen:

§ 8 BauG enthält keinen allgemeinen Immissionsschutz. Es handelt sich vielmehr um eine Ausnahmeregelung für Bauwerke, ortsfeste Maschinen und sonstige ortsfeste technische Einrichtungen mit einem aus dem Ortsüblichen herausfallenden Verwendungszweck. Ob eine Belästigung das ortsübliche Ausmaß übersteigt, ist nach dieser Bestimmung unter Berücksichtigung der Flächenwidmung am Standort des Bauvorhabens zu beurteilen (siehe dazu beispielsweise VwGH 05.07.2007, 2006/06/0224, zu Letzterem auch VwGH 20.04.2004, 2003/06/0118). Dem Nachbarn kommt zwar nach dem Katalog des § 26 Abs 1 BauG kein eigenes Nachbarrecht auf Einhaltung der Flächenwidmung zu, wohl aber in gewissem Sinn mittelbar über die Voraussetzungen des § 8 BauG (vgl dazu VwGH 18.06.2003, 2001/06/0149, zu § 6 Abs 10 des früheren BauG 1972, mwN). Ist durch den Flächenwidmungsplan eine bestimmte Widmungskategorie für das Baugrundstück festgelegt, so sind die Immissionen, die sich im Rahmen des in einer solchen Widmungskategorie üblichen Ausmaßes halten, als zumutbar anzusehen, und zwar auch dann, wenn sie beispielsweise das Ausmaß der in unmittelbarer Nähe eines anderen Gebäudes feststellbaren Emissionen übersteigen (siehe VwGH 19.09.2006, 2005/06/0067).

Im gegenständlichen Fall ist nicht zu erkennen, dass sich die Immissionen nicht im Rahmen des in der jeweiligen Widmungskategorie üblichen Ausmaßes halten würden. Ein Vorbringen, das nahelegt, dass Immissionen zu erwarten wären, die über das für die jeweilige Widmungskategorie übliche Ausmaß hinausgehen, haben die Beschwerdeführerinnen und -führer nicht erstattet. Es ist also davon auszugehen, dass die zu erwartenden Immissionen ortsüblich sind.

Trotzdem wurden die zu erwartenden Immissionen durch die Einholung von Gutachten überprüft. Im Hinblick auf die Einwendungen der Beschwerdeführerinnen und -führer ergibt sich Folgendes:

Zum Vorbringen, dass die LKW-Kühlaggregate und die LKW-Rückfahrwarner im Lärmgutachten nicht berücksichtigt würden, ist festzustellen, dass die Benützung dieser Einrichtungen durch Kunden der Raststätte in den Bereichen, die einer Baubewilligungspflicht unterliegen, nicht projektgegenständlich ist. Nach Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ist das Baubewilligungsverfahren ein Projektgenehmigungsverfahren, sodass Gegenstand des Verfahrens das in den Einreichplänen und sonstigen Unterlagen dargestellte Projekt ist (vgl. VwGH 13.02.1986, 84/06/0140). Lärmtechnisch waren daher laufende Kühlaggregate von LKW (ausgenommen LKW, welche im Zusammenhang mit der Anlieferung für den Shop und das Restaurant stehen, im Tagzeitraum von 06.00 bis 19.00 Uhr) sowie Rückfahrwarner von LKW nicht zu berücksichtigen. Wenn zudem vorgebracht wird, dass die Auflagen betreffend Kühlaggregate und Rückfahrwarner nicht kontrollier- und exekutierbar seien, ist auszuführen, dass diese hinreichend bestimmt sind und bei einem allfälligen Verstoß seitens des Betreibers der Betriebsanlage auch entsprechend geahndet werden können.

Zum Vorbringen, Rückfahrwarner seien nicht ausschaltbar, ist auszuführen, dass dies nicht richtig ist. Wie sich schon aus § 18 Kraftfahrzeuggesetz-Durchführungsverordnung 1967 (KDV) ergibt, können Rückfahrwarner ausgeschaltet werden. Überdies sind Rückfahrwarner dann überhaupt nicht erforderlich, wenn LKW über Videosysteme verfügen (siehe ebenfalls § 18 KDV).

Die Pegelspitzen der Druckentlüftungen der LKW wurden – entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerinnen und -führer – im gewerbetechnischen Gutachten berücksichtigt. Dies ergibt sich aus dem oben wiedergegebenen Gutachten des gewerbetechnischen Amtssachverständigen.

Die Auswirkungen (Emissionen) der Speditionsparkplatzflächen und die Flächen des deutschen Zollamtes wurden – entgegen der Meinung der Beschwerdeführerinnen und -führer – richtigerweise nicht in die Begutachtungen miteinbezogen, da sie nicht projektgegenständlich sind.

Zu den umfangreichen Vorbringen der Beschwerdeführerinnen und -führer betreffend die Ortsüblichkeit der Immissionen bzw der dadurch entstehenden Gesundheitsgefährdung ist auszuführen, dass Gutachten eingeholt wurden, in denen die Immissionen und ihre Auswirkungen auf die Beschwerdeführerinnen und -führer untersucht wurden. Soweit die Beschwerdeführerinnen und -führer die Ergebnisse dieser Gutachten in Zweifel ziehen, sind sie darauf hinzuweisen, dass nach ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes, wer an der Klärung des Sachverhaltes mitwirken will, solchen Ausführungen eines Sachverständigen, die nicht von vornherein als unschlüssig zu erkennen sind, auf gleicher fachlicher Ebene, also durch Vorlage entsprechender Gutachten, entgegenzutreten hat (VwGH 16.12.1986,

84/05/0016). Dies haben die Beschwerdeführerinnen und -führer unterlassen. Die vorliegenden Gutachten sind schlüssig und widerspruchsfrei. Sie entsprechen den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen. Es war somit von dem sich aus dem Gutachten ergebenden Sachverhalt auszugehen.

Zu den Vorbringen betreffend Beeinträchtigungen durch Licht und der Forderung nach Beziehung eines unabhängigen Amtssachverständigen, wird auf das oben zitierte medizinische Amtssachverständigengutachten sowie auf das Gutachten des Amtssachverständigen für Raumplanung, Landschaftsschutz und Baugestaltung vom 16.04.2014 sowie das Gutachten des Ingenieurbüros B GmbH, T, verwiesen. In diesen Gutachten wurden die Auswirkungen der geplanten Beleuchtung behandelt. Nach Ausführungen des Amtssachverständigen für Raumplanung, Landschaftsschutz und Baugestaltung wurden die Art der Leuchten, Scheinwerfer, Lichtpunkthöhen und die Standorte der Masten so gewählt, dass den Anforderungen an die „Entblendung“ ausreichend entsprochen wird. An den Messpunkten 1 bis 15 ergeben sich hinsichtlich der Lichtemissionen keine wesentlichen Differenzen zwischen der bisherigen und der geplanten Situation; lediglich beim Kreisverkehr und im Bereich vor der Unterführung ist ein signifikanter Anstieg in der Beleuchtungsstärke zu verzeichnen. Auch der Privatgutachter kam nach umfangreichen Vor-Ort-Messungen zum Ergebnis, dass die für die Beurteilung von Lichtimmissionen maßgebliche ÖNORM O 1052 eingehalten wird, da ausschließlich Leuchten mit Lichteinwirkungen (Reflektoren) zur Verwendung kommen, die einen minimalen Streulichtanteil besitzen. Letztlich kam auch der medizinische Amtssachverständige zum Schluss, dass keine Auswirkungen auf den Organismus der Beschwerdeführerinnen und -führer zu erwarten sind und sich keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen und Gefährdungen ergeben. Wenn die Beschwerdeführerinnen und -führer einen Vergleich zum Bau des Autobahnzollamtes im Jahr 1979 ziehen und vorbringen, dass die Beleuchtung damals aufgrund von gesundheitlichen Problemen reduziert werden musste, ist festzuhalten, dass heute – 35 Jahre später – nun ein anderes Projekt geplant ist und dieses konkrete Vorhaben durch die Sachverständigen positiv beurteilt wurde.

Zum Vorbringen, dass landwirtschaftlich genutzten Flächen aufgrund des Projektes den Richtlinien des biologischen Landbaus nicht mehr standhalten würden, da toxisch kontaminierte Flächen aus dieser Wirtschaftsweise ausgeschlossen werden würden, ist zunächst auszuführen, dass es sich dabei nicht um ein subjektiv-öffentliches Recht handelt, das die Nachbarn im Bauverfahren geltend machen können. Im Übrigen ist auf die Ausführungen des Amtssachverständigen für Lufthygiene zu den Luftemissionen zu verwiesen. Aus diesen ergibt sich, dass alle Grenzwerte auf angrenzenden Flächen bzw bei den nächsten Wohnnachbarn eingehalten werden.

Das Vorbringen, die Auswirkungen auf die Be- und Entwässerung der landwirtschaftlichen Liegenschaften direkt an der 50m langen Stützmauer sei nicht geprüft worden, es sei mit Schäden durch Staunässe zu rechnen, ist auszuführen, dass die Stützmauer, wie schon ausgeführt, der Bundesstraße A 14 zuzurechnen ist. Dieses Bauwerk ist somit nicht nach dem Baugesetz bewilligungspflichtig. Im Übrigen ist das diesbezügliche Vorbringen auch nicht nachvollziehbar. Wie sich aus dem Schnittplan Rampe 2 – Prüfung Stützmauer vom 07.05.2014, Plancode B, eindeutig ergibt, fällt das Gelände von der Stützmauer weg ab. Wie sich weiters mit dem (auch im Internet verfügbaren) Geoinformationsprogramm „Vorarlberg Atlas“ prüfen lässt, fällt das Gelände vor der Stützmauer auch in dem vom Schnittplan nicht mehr erfassten Teil in Richtung Süden weiter ab. Weshalb es also vor der Stützmauer zu Staunässeerscheinungen kommen sollte, ist nicht erkennbar und wird auch von den Beschwerdeführerinnen und -führern nicht näher dargetan. Sollte das Beschwerdevorbringen auf Wasser aus dem Bereich der Raststätte abzielen, ist auszuführen, dass die Entwässerung im Bereich der Stützmauer im Entwässerungskonzept des Ziviltechnikbüros R + G, B, berücksichtigt wurde und dass es laut gewässerschutztechnischen Amtssachverständigen aufgrund der geplanten Retentionsanlagen zu einer Verbesserung gegenüber der jetzigen Situation kommt.

Bezüglich der Vorbringen der Beschwerdeführerinnen und -führer betreffend eine Gefährdung durch die Lagerung von brennbaren Flüssigkeiten durch die Anordnung der unterirdischen Treibstoffdepots jeweils außerhalb der eigentlichen Anlage nahe den Baugrundstücksrändern, durch Brand und durch Explosionen ist auszuführen, dass alle eingeholten Gutachten, insbesondere das brandschutztechnische Gutachten, das gewerbetechnische Gutachten hinsichtlich sicherheitstechnischer Belange und das verkehrstechnische Gutachten, eine solche Gefährdung nicht erkennen lassen. Durch die hochbaulichen Anlagen werden die geforderten Mindestabstände betreffend den Brandschutz, die in der mit der Vorarlberger Bautechnikverordnung für verbindlich erklärten OIB-Richtlinie Nr 2 „Brandschutz“ festgelegt sind, eingehalten.

Im Hinblick auf das Vorbringen, dass ein Standplatz für Transportfahrzeuge gefährlicher Güter die Gefährdung, unter Umständen auch die Todesfälle, für sie und ihre Liegenschaften um ein Vielfaches erhöhen würde bzw dass eine Gefährdung vom Gefahrgutabstellplatz ausgehe, ist anzuführen, dass dazu schon im erstinstanzlichen Verfahren Gutachten eingeholt wurden. Ein erhebliches Gefahrenpotential wurde von den (Amts-) Sachverständigen nicht erblickt bzw unter Vorschreibung von Auflagen nicht erblickt, weshalb das diesbezügliche Vorbringen nicht erfolgreich ins Treffen geführt werden kann.

Bei der Beurteilung von Immissionen nach dem Baugesetz ist auf die nach den Umständen des Einzelfalles zu erwartenden Beeinträchtigungen und auf die voraussehbaren Gefährdungen abzustellen (vgl zu vergleichbaren Fragestellungen VwGH 18.11.2004, 2004/07/0025). Nicht zu berücksichtigen sind „echte“ Störfälle oder terroristische Anschläge, da diese nicht auf-

grund unzureichender Technologie regelmäßig und vorhersehbar auftreten und daher nicht zu erwarten sind (vgl VwGH 18.11.2004, 2004/07/0025, zur vergleichbaren Rechtslage nach der GewO 1994).

Hinsichtlich der Vorbringen zu den Abstandsvorschriften ist festzuhalten, dass die Bauabstände der baurechtlich bewilligungspflichtigen Sachverhalte gegenüber den Nachbargrundstücken eingehalten werden. Die Lärmschutzwände und Dammbauwerke sind Bestandteil der Bundesstraße und unterliegen daher nicht der baurechtlichen Bewilligungspflicht, weshalb hinsichtlich dieser Bauteile weder die Bauabstände noch die Widmung zu beurteilen sind.

Bei den Vorbringen, dass die Lärmschutzwände, die Stützmauer mit den Fundamenten und sämtliche Retentionsbecken in der Freifläche Freihaltegebiet gebaut würden, handelt es sich nicht um die Geltendmachung eines subjektiv-öffentlichen Rechtes der Nachbarn im Bauverfahren. Im Übrigen unterliegen die Lärmschutzwände und die Stützmauer sowie die Retentionsbecken gemäß § 1 Abs 1 lit g BauG nicht der baurechtlichen Bewilligungspflicht, da diese wasserrechtlich bewilligungspflichtig sind und es sich um keine Gebäude handelt.

Auf Grund des unter Punkt 3. festgestellten Sachverhaltes steht fest, dass es durch das geplante Projekt bei Einhaltung der vorgeschriebenen Auflagen zu keiner Verletzung von Nachbarrechten nach § 26 Abs 1 Baugesetz kommt. Die beantragte Baubewilligung ist somit zu erteilen.

5.5. Zu den gewerberechtlichen Spruchpunkten E/I. bis E/V.:

Nach § 74 Abs 2 Gewerbeordnung 1994 (GewO 1994), BGBl Nr 194/1994, idF BGBl I Nr 135/2009, dürfen gewerbliche Betriebsanlagen nur mit Genehmigung der Behörde errichtet oder betrieben werden, wenn sie wegen der Verwendung von Maschinen und Geräten, wegen ihrer Betriebsweise, wegen ihrer Ausstattung oder sonst geeignet sind, 1. ua das Leben oder die Gesundheit der Nachbarn oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn zu gefährden, 2. die Nachbarn durch Geruch, Lärm, Rauch, Staub, Erschütterung oder in anderer Weise zu belästigen, 3. die Religionsausübung in Kirchen, den Unterricht in Schulen, den Betrieb von Kranken- und Kuranstalten oder die Verwendung oder den Betrieb anderer öffentlichen Interessen dienender benachbarter Anlagen oder Einrichtungen zu beeinträchtigen, 4. die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs an oder auf Straßen mit öffentlichem Verkehr wesentlich zu beeinträchtigen oder 5. eine nachteilige Einwirkung auf die Beschaffenheit der Gewässer herbeizuführen, sofern nicht ohnedies eine Bewilligung auf Grund wasserrechtlicher Vorschriften vorgeschrieben ist.

Nach § 75 Abs 1 GewO 1994, BGBl Nr 194/1994, ist unter einer Gefährdung des Eigentums im Sinne des § 74 Abs 2 Z 1 die Möglichkeit einer bloßen Minderung des Verkehrswertes des Eigentums nicht zu verstehen.

Nach § 75 Abs 2 GewO 1994 sind Nachbarn im Sinne dieses Bundesgesetzes alle Personen, die durch die Errichtung, den Bestand oder den Betrieb einer Betriebsanlage gefährdet oder belästigt oder deren Eigentum oder sonstige dingliche Rechte gefährdet werden könnten. Als Nachbarn gelten nicht Personen, die sich vorübergehend in der Nähe der Betriebsanlage aufhalten und nicht im Sinne des vorherigen Satzes dinglich berechtigt sind. Als Nachbarn gelten jedoch die Inhaber von Einrichtungen, in denen sich, wie etwa in Beherbergungsbetrieben, Krankenanstalten und Heimen, regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten, hinsichtlich des Schutzes dieser Personen, und die Erhalter von Schulen hinsichtlich des Schutzes der Schüler, der Lehrer und der sonst in Schulen ständig beschäftigten Personen.

Nach § 75 Abs 3 GewO 1994 sind auch die im Abs 2 erster Satz genannten Personen als Nachbarn zu behandeln, die auf grenznahen Grundstücken im Ausland wohnen, wenn in dem betreffenden Staat österreichische Nachbarn in den entsprechenden Verfahren rechtlich oder doch tatsächlich den gleichen Nachbarschaftsschutz genießen.

Gemäß § 77 Abs 1 GewO 1994, BGBl Nr 194/1994, idF BGBl I Nr 111/2010, ist die Betriebsanlage zu genehmigen, wenn nach dem Stand der Technik (§ 71a) und dem Stand der medizinischen und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften zu erwarten ist, dass überhaupt oder bei Einhaltung der erforderlichenfalls vorzuschreibenden bestimmten geeigneten Auflagen die nach den Umständen des Einzelfalles voraussehbaren Gefährdungen im Sinne des § 74 Abs 2 Z 1 vermieden und Belästigungen, Beeinträchtigungen oder nachteilige Einwirkungen im Sinne des § 74 Abs 2 Z 2 bis 5 auf ein zumutbares Maß beschränkt werden. Die nach dem ersten Satz vorzuschreibenden Auflagen haben erforderlichenfalls auch Maßnahmen für den Fall der Unterbrechung des Betriebes und der Auflassung der Anlage zu umfassen; die Behörde kann weiters zulassen, dass bestimmte Auflagen erst ab einem dem Zeitaufwand der hierfür erforderlichen Maßnahmen entsprechend festzulegenden Zeitpunkt nach Inbetriebnahme der Anlage oder von Teilen der Anlage eingehalten werden müssen, wenn dagegen keine Bedenken vom Standpunkt des Schutzes der im § 74 Abs 2 umschriebenen Interessen bestehen.

Nach § 77 Abs 2 GewO 1994 ist, ob Belästigungen der Nachbarn im Sinne des § 74 Abs 2 Z 2 zumutbar sind, danach zu beurteilen, wie sich die durch die Betriebsanlage verursachten Änderungen der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse auf ein gesundes, normal empfindendes Kind und auf einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen auswirken.

Nachbarn im Sinne der Gewerbeordnung 1994 sind alle Personen, die durch die Errichtung, den Bestand oder den Betrieb einer Betriebsanlage gefährdet oder belästigt oder deren Eigentum oder sonstige dingliche Rechte gefährdet werden könnten. Folglich sind im gewerberechtlichen Verfahren – im Gegensatz zum baurechtlichen Verfahren – nicht nur Eigentümer und Bauberechtigten sondern ua auch Mieter und Familienangehörige Nachbarn der Betriebsanlage. Im Betriebsanlagengenehmigungsverfahren haben aufgrund des § 75 Abs 3 der GewO 1994 auch Personen auf fremdem Hoheitsgebiet (Deutschland) Parteistellung. Eigentümer und sonst dinglich Berechtigte, die sich bloß vorübergehend in der Nähe der Betriebsanlage aufhalten (zB weil sie nur eine nicht bebaute Liegenschaft besitzen oder weil ihr Eigentum vermietet ist), können lediglich die Gefährdung des Eigentums oder ihrer dinglichen Rechte geltend machen, jedoch keine ihre Person betreffenden Belästigungen oder Gefährdungen. Unter einer Gefährdung des Eigentums ist, wie sich aus § 75 Abs 1 GewO 1994 ergibt, nicht die Möglichkeit einer bloßen Minderung des Verkehrswertes zu verstehen.

Auch wenn Parteien nach der GewO 1994 die Gefährdung von dinglichen Rechten grundsätzlich geltend machen können, ist dies in Bezug auf den Aweg schon deshalb nicht möglich, da der Aweg Teil der Zu- und Abfahrtsstraßen wird und daher nicht unter den gewerberechtlich genehmigungspflichtigen Sachverhalt fällt. Im Übrigen wurde der Aweg – wie die Beschwerdeführer selbst vorbringen – schon in einem entsprechenden Verfahren nach dem Straßengesetz aufgelassen.

Auch im Gewerbeverfahren gilt, dass das Mitspracherecht des Nachbarn in zweifacher Weise beschränkt ist: Es besteht einerseits nur insoweit, als dem Nachbarn nach den in Betracht kommenden gewerberechtlichen Vorschriften subjektiv-öffentliche Rechte zukommen und andererseits nur in jenem Umfang, in dem der Nachbar solche Rechte im Verfahren durch die rechtzeitige Erhebung entsprechender Einwendungen wirksam geltend gemacht hat (vgl auch VwGH vom 08.05.2003, 2003/06/0051).

Keine rechtserheblichen Einwendungen und daher unzulässig sind – gleich den baurechtlichen Vorschriften – privatrechtliche Einwendungen.

Zum Vorbringen, die Immissionen, die von den Zu- und Abfahrten zur Betriebsanlage herrühren, seien der Betriebsanlage zuzurechnen, ist Folgendes auszuführen:

Wie der Verwaltungsgerichtshof in ständiger Rechtsprechung ausgesprochen hat, ist zwischen Betriebsanlagen im Sinne des § 74 Abs 1 GewO 1994 und Straßen mit öffentlichem Verkehr im Sinne des § 1 Abs 1 StVO grundsätzlich zu unterscheiden. Dies schließt – sofern es sich nicht um ein Verhalten von Kunden handelt, das gemäß § 74 Abs 3 GewO 1994 der Betriebsanlage nur dann zuzurechnen ist, wenn es in der Betriebsanlage stattfindet – zwar nicht aus,

dass die Eignung einer örtlich gebundenen Einrichtung, die Nachbarn zu belästigen, in Vorgängen liegen kann, die sich zwar außerhalb, aber im engeren örtlichen Bereich der Betriebsanlagen abspielen. Solche Vorgänge sind aber gegenüber dem Verkehr auf öffentlichen Straßen in der Weise abzugrenzen, dass zwar das wesentlich zum Betriebsgeschehen in einer Betriebsanlage gehörende Zufahren zu dieser und das Wegfahren von dieser, nicht jedoch das bloße Vorbeifahren auf einer Straße mit öffentlichem Verkehr dem einer Betriebsanlage zugehörenden Geschehen zuzurechnen ist (VwGH vom 30.06.2004, ZI 2001/04/0204). Die Grenze zwischen einer projektierten Betriebsanlage und ihrer Umwelt ist dort zu ziehen, wo die Betriebsanlage entsprechend dem Projekt in ihrem räumlichen Umfang endet und dementsprechend das Umfeld der Betriebsanlage beginnt. Das Fahren und ebenso das Parken von Fahrzeugen auf einer Straße mit öffentlichem Verkehr kann daher nicht mehr als zu einer gewerblichen Betriebsanlage gehörendes Geschehen gewertet werden (VwGH vom 30.04.2008, 2007/04/0097).

Wie die belangte Behörde richtig festgestellt hat, sind die Zu- und Abfahrtsstraßen zur Betriebsanlage als Straßen mit öffentlichem Verkehr anzusehen. Bei diesen Zu- und Abfahrten handelt es sich gemäß § 27 Abs 1 letzter Satz BStG 1971 um Bestandteile der Bundesstraße, deren Benützung nach § 28 Abs 1 erster Satz BStG 1971 jedermann im Rahmen der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften offen steht. Diese Verkehrsflächen können also gleichermaßen auch von Personen benutzt werden, die nicht die Betriebsanlage aufsuchen, etwa, weil sie die Verkehrsflächen nur zum Umkehren nutzen, weil sie nur Parkieren, um – ohne Benützung der Einrichtungen der Betriebsanlage – eine Pause einzulegen oder weil sie zu vom Projekt nicht umfassten Bereichen (Speditiousgebäude, Haustechnikgebäude, Platz für Sondertransporte, deutsches Zollamt, etc) zu- und abfahren. Aus diesem Grund ist das Geschehen auf den Zu- und Abfahrtswegen nicht der Betriebsanlage zuzurechnen.

Auch im Gewerbeverfahren gilt, dass Gegenstand der Genehmigung die konkrete Betriebsanlage ist, wie sie anhand der Projektunterlagen beantragt worden ist. Ein konsenswidriger Betrieb der (unter Auflagen genehmigten) Betriebsanlage bzw mögliche künftige Entwicklungen, die eine Änderung der Betriebsanlage darstellen würden, sind dem Konsenswerber im Bewilligungsverfahren nicht zu unterstellen (VwGH 30.06.2004, 2001/04/0204). Folglich sind laufende Kühlaggregate von LKW (ausgenommen LKW, welche im Zusammenhang mit der Anlieferung für den Shop und das Restaurant stehen im Tagzeitraum von 06.00 Uhr bis 19.00 Uhr) und Rückfahrwarner von LKW im Gewerbeverfahren lärmtechnisch ebenfalls nicht zu berücksichtigen, da diese nicht vom Projekt umfasst sind.

Für das gewerberechtliche Verfahren gilt gleichermaßen, dass alle von der Behörde und vom Verwaltungsgericht eingeholten Gutachten sowie die Privatgutachten der Antragstellerin, welche von den Amtssachverständigen überprüft wurden, schlüssig und nachvollziehbar sind. Sie

sind vollständig, frei von Widersprüchen und stehen im Einklang mit den Denkgesetzen und den Erfahrungen des täglichen Lebens. Im Gewerbeverfahren wurden die Immissionspunkte von den Sachverständigen entsprechend den gewerberechtlichen Vorgaben direkt bei der Wohnnachbarschaft gesetzt.

Um eine Wiederholung der Darlegung, warum keine das zumutbare Maß übersteigenden Belästigungen bzw Beeinträchtigungen, sei es durch Lärm, Geruch, Staub, Stickstoffdioxid, Feinstaub, Licht, Erschütterungen, etc eintreten und eine Gefährdung des Lebens und der Gesundheit auszuschließen ist, zu vermeiden, wird auf die Begründung des baurechtlichen Spruchpunktes (5.4.) verwiesen. Diese Begründung gilt in gleicher Weise für das Gewerbeverfahren, da die Beschwerdeführerinnen und -führer in beiden Verfahren dasselbe Vorbringen erstattet haben.

Ebenso wird bezüglich des Vorbringens betreffend Störfälle und dergleichen auf das oben unter Punkt 5.4. Gesagte verwiesen.

Es ist somit zu erwarten, dass durch das Projekt keine über das zumutbare Ausmaß hinausgehende Belästigungen und Gesundheitsgefährdungen der Nachbarn im Sinne des § 74 Abs 2 Z 1 bzw Z 2 der Gewerbeordnung 1994, bei Einhaltung der vorgeschriebenen Auflagen, auftreten werden. Die beantragte Betriebsanlagengenehmigung ist daher zu erteilen.

5.6. Allgemeines Beschwerdevorbringen:

Die Beschwerdeführerinnen und -führer bringen allgemein vor, dass die vorliegenden Gutachten nicht nachvollziehbar und nicht schlüssig seien, sowie dass die Sachverständigen befangen seien, da das Projekt politisch gewünscht sei.

Nach Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ist es nicht möglich, einem tauglichen Sachverständigengutachten erfolgreich durch bloße Anträge auf weitere Ermittlungen (insbesondere auf Einholung weiterer Sachverständigengutachten, aber etwa auch auf Vernehmung von Zeugen oder durch laienhafte Ausführungen zu begegnen, also zB durch die bloße Behauptung, das Gutachten stehe mit den Erfahrungen der in Betracht kommenden Wissenschaft in Widerspruch. Vielmehr kann sein Beweiswert grundsätzlich nurmehr durch Vorbringen der Partei auf gleichem fachlichem Niveau oder durch ein fachlich fundiertes Gegengutachten erschüttert werden. Anderes gilt nur, soweit es sich nicht um die Lösung von Fachfragen handelt, für die ein bestimmter Sachverstand erforderlich ist (*Hengstschläger/Leeb*, AVG² § 52, RZ 65). Dazu ist festzuhalten, dass es den Beschwerdeführerinnen und -führern, wie bereits mehrfach erwähnt, freigestanden ist, den Gutachten durch Ausführungen oder Gutachten auf

gleicher fachlicher Ebene entgegenzutreten. Dies haben sie im gesamten Verfahren unterlassen.

Auch eine Befangenheit der Sachverständige kann nicht erblickt werden. Ein Ablehnungsrecht steht der Partei – von Sondervorschriften abgesehen – nicht zu (*Thienel/Zeleny*, Verwaltungsverfahrgesetz¹⁹, § 7 Anm 2). Vielmehr hat sich gemäß § 7 Abs 1 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 ein Verwaltungsorgan selbst der Ausübung des Amtes zu enthalten und eine Vertretung bei eigener Beteiligung an der Sache oder bei Beteiligung eines Angehörigen oder Pflegebefohlenen (Z 1), bei Bevollmächtigung in der Sache (Z 2), bei Vorliegen sonstiger wichtiger Gründe, die geeignet sind, die volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen (Z 3) und bei der Mitwirkung an der Erlassung des angefochtenen Bescheides in der Unterinstanz (Z 4), zu veranlassen. Die Sachverständigen haben sich nicht für befangen erklärt. Im Übrigen bestehen keine Anhaltspunkte, die Zweifel an der Objektivität der Sachverständigen rechtfertigen würden, auch die Beschwerden enthalten dazu keine konkreten Vorbringen.

Warum die Beschwerdeführerinnen und -führer die Auffassung vertreten, dass die Vorarlberger Amtsärzte von Verfahren zu Verfahren ausgewechselt worden seien oder vielleicht sogar selbst darauf verzichtet hätten, ist nicht nachvollziehbar. Sowohl im behördlichen als auch im verwaltungsgerichtlichen Verfahren erstattete derselbe Sachverständige das medizinische Gutachten.

Betreffend die Vorbringen unter dem Titel „Raumplanung“, insbesondere, dass das Projekt zu einem gesetzeswidrigen Flächenverbrauch führe, das Projekt nicht dem § 3 Raumplanungsgesetz entspreche und die Flächenwidmung gesetzeswidrig sei sowie des Vorbringens, dass der geänderte Flächenwidmungsplan nicht dem Bescheid der Vorarlberger Landesregierung entspreche und dass es im Umwidmungsverfahren zu einer Herabkategorisierung der Nachbarschaft in die Kategorie 3 gekommen sei, ist festzuhalten, dass damit weder in § 26 Abs 1 Baugesetz taxativ angeführte Nachbarrechte noch in der Gewerbeordnung 1994 enthaltene Nachbarrechte geltend gemacht werden. Deshalb ist auf das diesbezügliche Vorbringen nicht näher einzugehen. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass die Erlassung des Flächenwidmungsplanes nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist.

Wie schon im Sachverhalt festgehalten, ist die Einhaltung der Lärminderungs- und Luftreinhaltungspläne (von den Beschwerdeführerinnen und -führern auch als europäische Umweltplanungsinstrumente bezeichnet) nicht Verfahrensgegenstand. Dasselbe gilt für die Einhaltung der Ziele nach dem „Immissionsschutzgesetz-Luft“. Auf das diesbezügliche Vorbringen der Beschwerdeführerinnen und -führer ist daher ebenfalls nicht weiters einzugehen.

Ebenfalls sind die Einwände der Beschwerdeführerinnen und -führer, dass die Mischwasserkanalisation keine zusätzlichen Abwasserbeseitigungsmengen und Oberflächenwässer verkraften könne, sowie, dass nicht davon auszugehen sei, dass Gelder für ein Mischkanalisierungsprojekt in der Parzelle „L“ freigegeben werden würden, in den gegenständlichen Verfahren nicht zu beurteilen; dies ist Gegenstand bei einem allfälligen Verfahren nach dem Kanalisationsgesetz.

Zudem beantragten die Beschwerdeführerinnen und -führer die Beischaffung diverser Unterlagen (bspw Messwerte, Gemeindevertretungsprotokolle, Verordnungstexte, Pläne, Bescheide, Richtlinien, Entwicklungskonzepte) sowie neuer Gutachten. Beweisanträgen ist nur nachzukommen, wenn sie der Klärung des entscheidungswesentlichen Sachverhaltes dienen. Inwiefern dies der Fall ist, wird von den Beschwerdeführerinnen und -führern nicht dargetan. Überdies erliegen etwa der Bescheid der Vorarlberger Landesregierung über die Änderung des Flächenwidmungsplanes sowie der UVP-Feststellungsbescheid im Akt.

Eine Alternativplanung eines Projektes durch die Behörde bzw das Verwaltungsgericht, wie von den Beschwerdeführerinnen und -führern gewünscht, ist in Projektgenehmigungsverfahren nicht möglich.

Sofern weiters der Antrag auf Nicht-Erhöhung der Geschwindigkeit auf über 80 km/h gestellt wird, ist auszuführen, dass dies allenfalls ein Thema nach der Straßenverkehrsordnung ist, jedoch nicht der gegenständlichen Verfahren.

Zur Auflösung des Aweges brachten die Beschwerdeführerinnen und -führer vor, dass der Aweg für die südlich der Autobahn wohnende Bevölkerung eine Verbindung zum Ortszentrum sei und er aufgrund der Bestimmungen über die Wegfreiheit im Straßengesetz nicht aufgelassen hätte werden dürfen. Dabei verkennen die Beschwerdeführerinnen und -führer dass die Auflösung des Aweges nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist. Vielmehr erfolgte die Auflösung der genannten Straße in einem Verfahren nach dem Vorarlberger Straßengesetz. Dasselbe gilt für das Vorbringen, dass die Gemeinde laut Straßengesetz ein Straßen- und Wegekonzept erstellen und die Bevölkerung mit einbinden müsse.

Gleiches gilt für die Äußerungen, dass große Teile der beanspruchten Flächen nicht im als A14-gewidmeten Bereich liegen würden und somit nicht von der Bundesstraßenverordnung umfasst seien, sowie dass viele Straßenteile außerhalb der Grenzen des Bundesstraßenbaugesbietes liegen würden und in diesen Bereichen keine Straßenbauten und andere Bauwerke zulässig seien. Angemerkt wird an dieser Stelle, dass das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) bereits mit Schreiben vom 01.08.2012 die von der ASFI-NAG übermittelten Unterlagen zur R H zur Kenntnis genommen hat. Folglich liegen die Vo-

raussetzungen nach dem Bundesstraßengesetz 1971 und der Projektierungsdienstanweisung, die aufgrund des § 7 Abs 2 BStG 1971 erlassen wurde, vor.

Sofern die Beschwerdeführerinnen und -führer vorbringen, dass die Flächen des nunmehr vorliegenden Projektes nicht mit jenen übereinstimmen würden, welche dem UVP-Feststellungsbescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 12.03.2012, zugrunde liegen würden, ist auszuführen, dass dies nicht richtig ist. Eine ausführliche Prüfung der Planunterlagen hat ergeben, dass diese Planunterlagen übereinstimmen. Die Planunterlage, auf die sich der UVP-Feststellungsbescheid bezieht, erliegt im Akt. Die Beschwerdeführerinnen und -führer hatten Gelegenheit, in diese Planunterlage, Plannummer 2482-projektfl.dwg, Rev. 6, Einsicht zu nehmen. Darauf wurde in der Ladung zur mündlichen Verhandlung am 07.07.2015 hingewiesen. Einige Beschwerdeführerinnen und -führer haben von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht. In der Folge wurde kein konkretes Vorbringen erstattet, inwiefern die Planunterlagen nicht übereinstimmen würden.

Wenn weiters vorgebracht wird, die durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung genüge nicht den gesetzlichen Mindestanforderungen, weil von der Gemeinde H und der Vorarlberger Landesregierung und nun auch der Bezirkshauptmannschaft B großzügig toleriert werde, dass in der Relativmatrix das „Klima“ erst gar nicht angesprochen werde, ist auszuführen, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht durchzuführen war und auch nicht durchgeführt wurde, weil sich aus den unbestrittenen Feststellungen im UVP-Feststellungsbescheid ergibt, dass der Schwellenwert von 5 ha vom gegenständlichen Projekt überschritten nicht wird.

Mit dem Vorbringen der Beschwerdeführerinnen und -führer, dass durch Immissionen die Umwelt gefährdet werde, dass Abtauschflächen aus einem Projekt „Gewässerentwicklungskonzept L“ herangezogen werden würden, dass die Bebauungshöhe der Hauptgebäude nicht ortsüblich sei, dass es einen Widerspruch zum Ortsbild gebe, dass das Bauvolumen des Vorhabens groß sei und dorfgemäße Dimensionen überschritten werden würden, dass eine Gefahr der Verseuchung des Trinkwasserschongebietes Bodensee-Trinkwasser bestehe, dass das Selbstreinigungsvermögens der Gewässer gemindert werde, dass der sogenannte „neue Radweg“ nicht dem Ist-Zustand entspreche und aus Sicherheitsgründen abzulehnen sei sowie, dass die Klimaerwärmung durch das Projekt vorangetrieben werde, werden keine Nachbarrechte im Sinne des WRG, des BauG oder der GewO 1994 geltend gemacht.

Ebenfalls werden mit den Bedenken der Beschwerdeführerinnen und -führer, dass es durch das erhöhte Verkehrsaufkommen auf der L Straße (Bushaltestelle) und im Bereich der Ein- und Ausfahrt zum Gelände (geplante neue Lstraße) zu einer Gefährdung der Schulwege komme sowie, dass der Unterricht in Kindergärten beeinträchtigt werden würde und eine Evakuierung im Notfall kaum bzw nicht möglich sei, keine subjektiv-öffentlichen Rechte der Be-

schwerdeführerinnen und -führer ins Treffen geführt. Lediglich dem Schulerhalter wäre im Verfahren nach der Gewerbeordnung 1994 die Stellung als Nachbar zur Wahrnehmung des Schutzes der Schüler und der Lehrer sowie der sonst in Schulen ständig beschäftigten Personen iSd § 75 Abs 2 iVm § 74 Abs 2 Z 3 GewO 1994 zugekommen.

Auch bei den geltend gemachten Umweltbelastungen für die „L“ mit der Höhenlage des LKW-Abstellplatzes handelt es sich nicht um subjektiv-öffentliche Rechte der Nachbarn, die sie in diesem Verfahren geltend machen können.

Wenn die Beschwerdeführerinnen und -führer vorbringen, es käme zu einer Minderung des Verkehrswertes benachbarter Wohnimmobilien bzw zu einer Eigentumsgefährdung aufgrund einer Wertsenkung des Grundstückes und zu einer Gefährdung dinglicher Rechte (ersessener Geh- und Fahrrecht auf dem Aweg), ist auszuführen, dass damit keine subjektiv-öffentlichen Rechte nach den gegenständlichen Materiengesetzen, sondern allenfalls Privatrechte geltend gemacht werden, die von der belangten Behörde zu Recht auf den Zivilrechtsweg verwiesen wurden. Ein bloßer Wertverlust stellt, wie oben schon ausgeführt, keine Gefährdung des Eigentums oder dinglicher Rechte nach der GewO 1995 dar und ist keine zulässige Einwendung nach § 26 Abs 1 BauG.

Zivilrechtliche Bedenken der Beschwerdeführerinnen und -führer sowie die Forderungen nach privatrechtlichen Zusagen der Antragstellerin sind auf den Zivilrechtsweg zu verweisen. Es werden damit keine subjektiv-öffentliche Rechtsverletzungen behauptet. Allfällige Ansprüche, die sich für die Beschwerdeführerinnen und -führer aus den Bestimmungen des bürgerlichen Rechtes ergeben, werden dadurch nicht berührt.

6. Die Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Art 133 Abs 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es hinsichtlich der tragenden Begründung an einer Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Ebenfalls liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.