

**Entscheidende Behörde**

Umweltsenat

**Entscheidungsdatum**

06.04.2009

**Geschäftszahl**

US 2A/2008/19-21

**Kurzbezeichnung**

B 1 Asten

**Text**

US 2A/2008/19-21          Wien, am 6. April 2009

Betrifft: B 1 Wiener Straße; Kreuzungsumbau Asten;  
Feststellungsverfahren gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000;  
Berufungsentscheidung

**Bescheid**

Der Umweltsenat hat durch Dr. Herbert Beran als Vorsitzenden, Dr. Markus Grubner als Berichterstatter und Dr. Gottfried Holzer als drittes stimmführendes Mitglied über die Berufung des Oberösterreichischen Umweltsenats gegen den Bescheid der Oberösterreichischen Landesregierung vom 30. Juni 2008, GZ UR-2008-15638/10-Dr/Sr, mit dem festgestellt wurde, dass für das Vorhaben des Landes Oberösterreich „Umbau des Kreisverkehrs Asten an der B 1 Wiener Straße bei km 173,0 und der VLSA-Kreuzung Peterbauerstraße B 1 bei km 173,45“ eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht durchzuführen ist, zu Recht erkannt:

**Spruch**

Der Berufung des Oberösterreichischen Umweltsenats wird Folge gegeben. Es wird festgestellt, dass durch das geplante Vorhaben der Tatbestand des § 3 Abs. 4 iVm Anhang 1 Z 9 lit. g UVP-G 2000 und der Tatbestand des § 3 Abs. 4 iVm Anhang 1 Z 9 lit. i UVP-G 2000 verwirklicht sind und eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren durchzuführen ist.

**Rechtsgrundlagen:**

§§ 3 Abs. 4, 3 Abs. 7 und 40 Abs. 1 iVm Anhang 1 Z 9 lit. G und lit. i des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000;

§ 66 Abs. 1 und Abs. 4 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991;

§§ 5 und 12 des Umweltsenatsgesetzes 2000.

**Begründung**

I.          Gang des erstinstanzlichen Verfahrens:

Mit Schreiben vom 27. März 2008 wurde vom Amt der Oö. Landesregierung die Feststellung begehrt, dass für das Vorhaben des Landes Oberösterreich „Umbau des Kreisverkehrs Asten an der B 1 Wiener Straße bei km 173,0 und der VLSA-Kreuzung Peterbauerstraße B 1 bei km 173,45“ keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 2000 durchzuführen sei. Begründet wurde dies damit, dass der Kreisverkehr Asten an der B 1 Wiener Straße, km 173,0, und die VLSA-Kreuzung Peterbauerstraße B 1, km 173,45, derzeit verkehrlich schon stark belastet seien. Darüber hinaus plane ein Projektentwickler die Errichtung eines Geschäftsgebietes auf dem dafür bereits gewidmeten Grundstück Nr. 334/1 in der KG Asten. Ein dabei vorgelegtes Verkehrsgutachten weise nach, dass die zusätzliche Verkehrserzeugung des Einkaufszentrums nicht mehr über die beiden Knoten ausreichend leistungsfähig abgewickelt werden könne. Um die hohen Querverkehrsmengen ausreichend leistungsfähig erfüllen zu können, sei es notwendig, den Kreisverkehr Asten zu einer lichtsignalgeregelten Kreuzung umzubauen, auf der die einzelnen Fahrrelationen auf eigenen Fahrstreifen abgewickelt werden können. Ebenso soll die bestehende VLSA Peterbauerstraße aufgeweitet werden, um den bisher auf Mischfahrstreifen fahrenden Verkehr zu entflechten und damit die Gesamtleistungsfähigkeit der Kreuzung zu erhöhen. Die B 1 Wiener Straße sei im Raum Asten verkehrlich zweistreifig ausgeführt. Die verkehrlichen Verflechtungsvorgänge werden an den beiden Knoten über Beschleunigungs- bzw. Verzögerungstreifen abgewickelt, die am jeweiligen Baulosende wieder abgebaut und in die zweistreifige B 1 übergeführt werden. Die Entfernung zwischen den beiden Knoten sei jedoch mit 440 Metern zu gering, um die Verzögerungstreifen auf- und die Beschleunigungstreifen abzubauen, sodass aus Verkehrssicherheitsgründen und nach dem Stand der Technik diese Adaptionsstrecken ineinander übergingen.

Die Behörde erster Instanz hat ein verkehrstechnisches Gutachten zu der Frage eingeholt, ob „die Entfernung zwischen den Knoten bei Strkm 173,0 und 173,45 auf der B 1 Wiener Straße zu gering ist, um die Verzögerungstreifen auf und die Beschleunigungstreifen abzubauen bzw. ob es aus Verkehrssicherheitsgründen und nach dem Stand der Technik notwendig ist, dass diese Strecken ineinander übergehen müssen.“ Der verkehrstechnische Amtssachverständige beim Amt der Oö. Landesregierung hat diese Frage in einer Stellungnahme vom 23. Mai 2008 bejaht. Begründend wurde dazu ausgeführt, dass die B 1 vor und nach den genannten Knoten zweistreifig ausgeführt werde. Die Knoten selbst, das seien der jetzige Kreisverkehr Asten und die Kreuzung Peterbauerstraße, würden zur leistungsfähigen und sicheren Abwicklung der Verkehrsmengen bzw. der einzelnen Fahrrelationen notwendigerweise aufgeweitet und dabei die Strecke zwischen den Knoten vierstreifig geführt werden. Die verkehrlichen Verflechtungsvorgänge würden dabei über Beschleunigungs- bzw. Verzögerungstreifen abgewickelt werden, die zwischen den beiden Kreuzungen wegen der geringen Entfernung von insgesamt 440 Metern ineinander übergehen müssten. Dies bedeute, dass auf diese Länge durchgehend vier Fahrstreifen vorzusehen seien. Die Notwendigkeit werde in der Leistungsberechnung im verkehrstechnischen Gutachten von Schimetta Consult Ziviltechniker Gesellschaft m.b.H. vom 5. März 2008 nachvollziehbar dargestellt. Der Vergleich mit der RVS 03.05.12 „Knoten“ zeige ebenso die Erforderlichkeit der projektierten Ausgestaltung. Dies habe unmittelbar mit der Kreuzungsauslegung und nichts mit einem allgemeinen vierstreifigen Ausbau der Landesstraße zu tun.

Der Oberösterreichische Umweltsenat hat in einer Stellungnahme vom 2. Juni 2008 darauf hingewiesen, dass das Vorhaben den in Anhang 1 Z 9 lit. i UVP-G 2000 angeführten Vorhaben zuzuordnen sei. Weiters wurde auf die Ausnahmebestimmung des Anhanges 1 Z 9 lit. i UVP-G 2000 hingewiesen und ausgeführt, dass das vorgelegte Gutachten von Schimetta Consult Ziviltechniker Gesellschaft m.b.H. vom 5. März 2008 keine Aussagen zu diesen Ausnahmetatbeständen enthalten würde. Es wäre daher in einem dem Ausnahmetatbestand entsprechenden Gutachten das Vorliegen der Beseitigung eines Gefahrenbereiches oder das Vermeiden von Katastrophenfällen durch das gegenständliche Vorhaben dazulegen oder eine Einzelfallprüfung durchzuführen.

Die Standortgemeinde Asten hat in ihrer Stellungnahme vom 2. Juni 2008 den geplanten Um- bzw. Ausbau der Strecke samt dem dazugehörigen Kreisverkehr und der VLSA-Kreuzung Peterbauerstraße zustimmend zur Kenntnis genommen.

In einer weiteren Stellungnahme hat der verkehrstechnische Amtssachverständige des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung am 5. Juni 2008 ausgeführt, dass das geplante Straßenbauvorhaben „Kreuzungsumbau Asten“ kein Neubau in Form der Zulegung auf vier Fahrstreifen nach Anhang 1 Z 9 UVP-G 2000 sei, sondern dass es sich lediglich um das Übergehen von einem Beschleunigungs- in einen Verzögerungstreifen handle. Die Voraussetzungen bzw. die Notwendigkeit für eine Umweltverträglichkeitsprüfung sei daher nicht gegeben.

Die Oö. Landesregierung hat in dem nun in Berufung gezogenen Bescheid vom 30. Juni 2008, GZ UR-2008-15638/10-Dr/Sr, ausgesprochen, dass für das Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei. Begründet wurde dies im Wesentlichen damit, dass es sich um keinen Neubau durch die Zulegung auf vier Fahrstreifen nach Anhang 1 Z 9 UVP-G 2000 handle, sondern um das Übergehen eines Beschleunigungs- in einen Verzögerungstreifen.

## II. Gang des Berufungsverfahrens:

1. Der Oberösterreichische Umweltsenat hat mit Schriftsatz vom 16. Juli 2008, GZ UAnw-400775/3-2008-Ha, gegen diesen Bescheid rechtzeitig Berufung erhoben. Diese Berufung hat der Umweltsenat im Wesentlichen damit begründet, dass nach seiner Ansicht der Tatbestand des Anhanges 1 Z 9 lit. i UVP-G 2000 erfüllt sei. Es sei daher eine Einzelfallprüfung durchzuführen.

2. Die Berufung wurde den Verfahrensparteien mit Schreiben vom 18. August 2008 zur Kenntnisnahme und allfälligen Stellungnahme übermittelt. Die Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr, beim Amt der Oö. Landesregierung hat in einer Stellungnahme vom 1. September 2008 ausgeführt, dass sie die von der belangten Behörde vertretene Rechtauffassung unterstütze. Beim Projekt handle es sich um die Erhaltung der Leistungsfähigkeit einer zweistreifigen Straße in zwei benachbarten Knoten.

3. Mit Schreiben vom 23. September 2008 erging seitens des Umweltsenates an die Behörde erster Instanz das Ersuchen gemäß § 66 Abs. 1 AVG, das Ermittlungsverfahren zu ergänzen. Es wurde ersucht zu erheben, ob das Vorhaben ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A (besonderes Schutzgebiet), C (Wasserschutz- und Schongebiet) oder E (Siedlungsgebiet) im Sinne des Anhanges 2 des UVP-G 2000 berührt. Weiters wurde um Mitteilung ersucht, ob das Vorhaben innerhalb des in § 1 Z 4 lit. c der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft) zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. II Nr. 262/2006 idgF, festgelegten Gebietes liegt (Schutzgebiet D im Sinne des Anhanges 2 des UVP-G 2000).

4. Die ersuchte Behörde hat am 29. September 2008 mitgeteilt, dass das Vorhaben ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie C (Wasserschutzgebiet) und ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E (Siedlungsgebiet) im Sinne des Anhanges 2 des UVP-G 2000 berührt. Beim Wasserschutzgebiet handelt es sich um das Schutzgebiet Justizverwaltung–Asten Brunnen I. Schutzwürdige Gebiete der Kategorie A sowie weitere schutzwürdige Gebiete der Kategorie C würden durch das Vorhaben nicht berührt werden. Weiters wurde mitgeteilt, dass das Vorhaben in keinem Schutzgebiet der Kategorie D im Sinne des Anhanges 2 des UVP-G 2000 liegt.

5. Der Umweltsenat ist auf Grund dieser Mitteilung davon ausgegangen, dass der Tatbestand von Anhang 1 Z 9 lit. g und von Anhang 1 Z 9 lit. i UVP-G 2000 erfüllt ist. Zur weiteren Durchführung der Einzelfallprüfung hat der Umweltsenat am 23. Oktober 2008 um eine weitere Ergänzung des Ermittlungsverfahrens ersucht. Der Umweltsenat hat in diesem Schreiben an die Behörde erster Instanz ausgeführt, dass aus der verkehrstechnischen Untersuchung vom 5. März 2008 insbesondere hervorgehe, auf der B 1 sei zwischen den beiden Kreuzungen mit einer Zunahme der Verkehrsströme von derzeit DTV 22 300 auf DTV 31 000 auszugehen. Die Behörde erster Instanz wurde daher um Erhebung ersucht, welche konkreten Beeinträchtigungen der Schutzzwecke, für die die angeführten schutzwürdigen Gebiete der Kategorien C und E festgelegt worden sind, unter Berücksichtigung der Vorgaben des § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 zu erwarten sind. Weiters wurde um Mitteilung ersucht, in welchem Ausmaß allfällige Beeinträchtigungen zu erwarten sind. Im Sinne der gebotenen Grobprüfung hat der Umweltsenat darauf hingewiesen, dass – soweit als möglich – eine Abschätzung der Wahrscheinlichkeit von Umweltauswirkungen auf Grund von Erfahrungswerten vorzunehmen sei. Die Behörde erster Instanz hat dazu eine schalltechnische, lufttechnische und verkehrstechnische Stellungnahme eingeholt.

Am 25. November 2008 hat die Behörde erster Instanz die eingeholten Stellungnahmen aus schalltechnischer, lufttechnischer und verkehrstechnischer Sicht übermittelt.

6. Der schalltechnische Amtssachverständige hat in seiner Stellungnahme vom 11. November 2008 ausgeführt:

„[...] Es ist aus schalltechnischer Sicht zu untersuchen, welche Beeinträchtigung der Schutzzwecke für ein Siedlungsgebiet zu erwarten ist und in welchem Ausmaß sich diese Beeinträchtigungen darstellen. Grundlage für die schalltechnische Beurteilung ist eine verkehrstechnische Untersuchung vom 5. März 2008. Diese Untersuchung berücksichtigt auch die Zunahme des Verkehrsaufkommens durch die Errichtung eines Fachmarktzentrum (Solar Park Asten). Diese Verkehrszunahme ist auch der Anlass der Umbaumaßnahmen, weil die bestehende Verkehrsführung die erwartete Verkehrsmenge nicht bewältigen würde. Derzeit weist die B 1 zwischen den beiden Kreuzungen ein Verkehrsaufkommen von JDTV = 22.300 Kfz/24Std. auf. Nach Errichtung des Fachmarktzentrum wird ein Verkehrsaufkommen für das Jahr 2017 von 31.000 Kfz/24Std. prognostiziert. Von diesem Straßenabschnitt sind die Bewohner des Siedlungsgebietes jedoch nicht unmittelbar

betroffen. Der Siedlungsbereich befindet sich südöstlich des Kreisverkehrs im Kreuzungsbereich der B 1 mit der L568 bzw. der Rampe und ist derzeit gegenüber den

vorbeiführenden Straßen mit einer Schallschutzwand abgeschirmt. Die Rampe St. Florian in Richtung B 1 weist derzeit ein Verkehrsaufkommen von 7.850 Kfz/24Std. auf und es wurde für das Jahr 2017 ein Aufkommen von

11.700 Kfz/24Std. prognostiziert. Die B 1 weist ab dem Kreisverkehr in Richtung Asten ein Verkehrsaufkommen von derzeit 18.800 Kfz/24Std. und im Jahr 2017 von

23.100 Kfz/24Std. auf. Das bedeutet, dass durch die prognostizierte Verkehrszunahme auch unter

Berücksichtigung des geplanten Fachmarktzentums eine Pegelerhöhung von rund 1-2 dB eintreten wird. Eine derartige Pegelerhöhung ist im Allgemeinen als schalltechnisch vertretbar einzustufen. Durch eine Erhöhung der vorhandenen Schallschutzwand könnte eine weitere Pegelminderung erzielt werden. Im straßenrechtlichen Verfahren wird diese Erhöhung der Wand bzw. zusätzliche Schallschutzmaßnahmen bei einer

allfälligen Grenzwertüberschreitung ohnedies

vorgeschrieben. Bemerkenswert wird, dass die errechnete Pegelerhöhung gegenüber dem derzeitigen Verkehrsaufkommen eintritt. Berücksichtigt man die Verkehrszunahme, die auch ohne Errichtung des Fachmarktzentums bis 2017 erfolgen würde, wäre die schalltechnische Zunahme weniger als 1 dB. Aus schalltechnischer Sicht werden durch die mit den Umbaumaßnahmen verbundenen Pegelerhöhungen gegenüber der derzeitigen Schallsituation bis zu 2 dB betragen. Eine derartige Pegelerhöhung ist schalltechnisch vertretbar und könnte durch aktive Schallschutzmaßnahmen weiter reduziert werden. Es ist keine nennenswerte Änderung der vorhandenen Umgebungslärsituation zu erwarten.“

7. Der wassertechnische Amtssachverständige hat in seiner Stellungnahme vom 24. November 2008 ausgeführt, dass bei Wahrung der geltenden wasserrechtlichen Sorgfaltspflicht im Rahmen der Bauarbeiten für den Kreuzungsumbau der B 1 Wiener Straße fachlich mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit keine Beeinträchtigung der Nutzwasserversorgungsanlage der Justizanstalt Linz, Außenstelle Asten, zu erwarten ist.

8. Der luftreinhalte technische Sachverständige hat in seiner Stellungnahme vom 20. November 2008 zunächst Folgendes ausgeführt:

„In den übermittelten Unterlagen befindet sich u.a. eine verkehrstechnische Untersuchung der Fa. Schimetta Consult. In dieser Untersuchung wird die Leistungsfähigkeit der bestehenden Kreuzung der B 1 mit der Peterbauerstraße und dem Kreisverkehr Asten für die gegenwärtige Verkehrssituation und die Situation 2017 berechnet. Diese Daten stellen jedoch meiner Meinung keine Grundlage für eine Beurteilung dar, ob der Ausbau der Kreuzungen

UVP-pflichtig ist. Grundlage der Beurteilung muss der Vergleich der Situation 2017 ohne Ausbau der Kreuzungen (= Nullvariante) mit der Situation 2017 nach Ausbau der Kreuzungen sein, jeweils für die verkehrsstärkste Stunde. Dieser Vergleich ist den übermittelten Unterlagen jedoch nicht zu entnehmen. Eine Beurteilung kann aus der Sicht der Luftreinhaltung daher erst erfolgen, wenn der oben angeführte verkehrstechnische Vergleich vorliegt.“

In einem Nachtrag hat der luftreinhalte technische Amtssachverständigen am 27. Jänner 2009 auf Grund des Ersuchens des Umweltsenates, auf der Grundlage der vorliegenden verkehrstechnischen Untersuchung eine Stellungnahme abzugeben, ein weiteres Gutachten, das auf den Daten des JDTV (jahresdurchschnittlichen täglichen Verkehrs) aufbaut, übermittelt:

„Befund:

Auf Seite 42 der verkehrstechnischen Untersuchung der Fa. Schimetta Consult mit Datum vom 5.3.2008 werden die JDTV-Werte (die Werte des jahresdurchschnittlichen täglichen Verkehrs) für die Straßen am Kreisverkehr Asten und der Kreuzung B1/Peterbauerstraße angeführt, wobei die Werte einmal ohne induzierten Verkehr durch das geplante Fachmarktzentrum für die Jahre 2007 und 2017 und einmal mit FMZ für das Jahr 2017 angegeben werden.

Gutachten:

Als das für die Beurteilung relevante Straßenstück ist aufgrund der angeführten Zahlen auf Seite 42 des Schimetta-Gutachtens und eines durchgeführten Ortsaugenscheins die Straße nach dem Kreisverkehr in Richtung Asten anzusehen:

In diesem Bereich sind die dritthöchsten JDTV-Werte vorhanden und gleichzeitig reicht die Wohnbebauung bis an die Straße heran.

Zwischen den beiden Kreuzungen und nach der Kreuzung B1/Peterbauerstraße in Richtung Linz ist die Verkehrsbelastung noch einmal geringfügig höher, in diesen Bereichen ist jedoch keine Wohnbebauung vorhanden.

Aus der Tabelle auf Seite 42 geht hervor, dass im entscheidungsrelevanten Straßenstück (Querschnitt 3, B 1 in Richtung Asten) für das Jahr 2017 ohne FMZ mit einem JDTV von 21800 KFZ zu rechnen sein wird. Mit FMZ wird der Verkehr 2017 23100 KFZ, angegeben als JDTV, betragen, d. h., es ist mit 1300 KFZ (als JDTV) zusätzlich auf diesem Straßenstück zu rechnen, entsprechend einer Zunahme von rund 6%. Der Emissionen durch den KFZ-Verkehr werden daher um ebenfalls rund 6% zunehmen.

Die verkehrsbedingten Immissionen wurden mit einem (einfachen) PC-Programm nach dem Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen (MLuS 02, Version 6.0e vom 26.4.2005) berechnet. Für den Jahresmittelwert an NO<sub>2</sub> werden für das Jahr 2017 für eine Entfernung von 10 m vom Mittelpunkt der Straße 14,94 µg NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup> ohne FMZ und 15,38 µg NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup> mit FMZ berechnet. Die durch das FMZ bewirkte Zusatzbelastung beträgt daher nach dieser Berechnungsmethode 0,44 µg NO<sub>2</sub>/m<sup>3</sup> entsprechend rund 1,5% des IG-L-Grenzwertes für den Jahresmittelwert für NO<sub>2</sub>.

Zu dieser Berechnung ist folgendes festzustellen:

1. Die JDTV-Zahlen der Tabelle auf Seite 42 beziehen sich mit Ausnahme der Werte, die die Zahlen für den durch das FMZ induzierten Verkehr angeben, auf 24 Stunden, die Zahlen für den induzierten Verkehr nur auf die Stunden der Öffnungszeit des FMZ. Für die maximale Stunde ist daher mit einem Wert von deutlich über 1,5% des Grenzwertes zu rechnen.

2. Die Immissionsberechnung nach dem angeführten

Verfahren erfolgt systembedingt in 10 m-Schritten,

ausgehend vom Mittelpunkt der Straße. Da das Siedlungsgebiet Asten im betrachteten Straßenabschnitt der B1 bis an die Straße (und damit deutlich näher als 10 m entfernt vom Mittelpunkt der Straße) heranreicht, ist mit einem nachmal erhöhten Prozentwert zu rechnen.

3. Die Angabe der JDTV-Werte entspricht nicht der juristischen Forderung, die maximale Belastung der betroffenen Anrainer zu bestimmen. Da im verkehrstechnischen Gutachten die Zahlen für die maximale Stunde nicht angegeben werden, können auch die Immissionswerte für diese Stunde nicht berechnet werden.

4. Als Auswahlkriterium für die Umgebung wurde im Programm die Angabe „Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung“ gewählt. Im betrachteten Straßenabschnitt ist jedoch eine niedere, aber geschlossene Bebauung entlang der B1 vorhanden. Da diese Bebauungsart nicht im System wählbar ist, ist wiederum mit erhöhten

Prozentwerten, bezogen auf den Grenzwert, zu rechnen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die beschriebene vereinfachte Berechnungsmethode für das Jahr 2017 eine Zusatzbelastung durch das Fachmarktzentrum von zumindest 1,5% des IG-L-Grenzwertes für den Jahresmittelwert für NO<sub>2</sub> ergeben hat. Eine genauere Berechnung, die allerdings zusätzliche verkehrstechnische Angaben erfordern würde (mein Schreiben vom 20. November 2008), wird mit großer Wahrscheinlichkeit einen deutlich höheren Prozentsatz ergeben. Die Überschreitung des 1%-Schwellenwertes für die Irrelevanz der Zusatzbelastung für den Schadstoff NO<sub>2</sub> kann als sicher aufgenommen werden. Ob auch der 3%-

Schwellenwert überschritten wird, kann anhand der vorliegenden Daten nicht mit ausreichender Sicherheit festgestellt werden.“

9. Den Verfahrensparteien wurde mit Schreiben vom 9. Februar 2009 Parteiengehör gewährt.

Die Standortgemeinde Asten hat in ihrer Stellungnahme vom 12. Februar 2009 im Wesentlichen auf die bestehende starke Auslastung der Straße hingewiesen und einen Ausbau der Straße zur Entlastung der Ortsbevölkerung befürwortet.

Der Oberösterreichische Umweltsenat hat in seiner Stellungnahme vom 19. Februar 2009 auf die Ausführungen des schalltechnischen und des luftreinhaltetechnischen Sachverständigen Bezug genommen und ausgeführt, anhand dieser Gutachten sei ausreichend dokumentiert, dass eine zusätzliche Belastung in jedem Fall zu erwarten sei. Für die Frage, ob diese in einem gesundheitsgefährdenden oder unzumutbaren Ausmaß vorliege, sei ein human/umweltmedizinisches Sachverständigen Gutachten einzuholen.

Auch die Behörde erster Instanz und die Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr vom Amt der Oö. Landesregierung haben Stellungnahmen abgegeben. Die Behörde erster Instanz weist erneut auf ihre Rechtsmeinung hin, dass auf Grund der geringen Entfernung von insgesamt 440 Metern zwischen den beiden Kreuzungen die Beschleunigungs- bzw. Verzögerungstreifen aus technischen Gründen ineinander übergehen müssten und daher das Tatbestandselement „Zulegung von zwei auf vier Fahrstreifen“ nicht erfüllt sei. Es sei nicht erkennbar, ob die Frage der Erfüllung dieses Tatbestandselements durch ein verkehrstechnisches Gutachten im Berufungsverfahren geprüft worden sei. Die angeführte Abteilung des Amtes der Oö. Landesregierung unterstützt in einem Schreiben diese Überlegungen der Behörde erster Instanz und führt aus, dass der Abschnitt verkehrlich nur zweistreifig wirksam sei. Weiters wird auf § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 hingewiesen und ausgeführt, dass nach dieser Bestimmung die Errichtung von Kriechspuren, Rampenverlegungen und die Errichtung von zusätzlichen Einzelrampen bei bestehenden Knoten oder Anschlussstellen von der Definition des Neubaus von Straßen ausgenommen sei. Die verkehrliche Funktion von Rampen bei einem niveaufreien Knoten – wie etwa einer Anschlussstelle – würden bei einem niveaugleichen Knoten – wie beim gegenständlichen Vorhaben – die Verzögerungs-, Beschleunigungs- und Verflechtungstreifen übernehmen. Daraus werde geschlossen, dass der Gesetzgeber für Kreuzungsumbauten keine UVP-Pflicht vorsehe. Ergänzt wird diese Überlegung durch einen Hinweis auf die bisherige Verwaltungspraxis, der zu Folge derartige Kreuzungsumbauten nicht UVP-pflichtig seien.

### III. Der Umweltsenat hat erwogen:

Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung ist es, die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben auf die Umwelt haben kann (§ 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000), und Maßnahmen zu prüfen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert werden (§ 1 Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000). Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung ist somit die gesamthafte Prüfung eines Vorhabens sowohl hinsichtlich seiner Umweltauswirkungen als auch hinsichtlich der Möglichkeiten der Verringerung seiner negativen Umweltauswirkungen.

Gegenstand dieses Berufungsverfahrens ist die Frage, ob durch das Vorhaben des Landes Oberösterreich „Umbau des Kreisverkehrs Asten an der B 1 Wiener Straße bei km 173,0 und der VLSA-Kreuzung Peterbauerstraße B 1 bei km 173,45“ ein Tatbestand des Anhangs 1 Z 9 UVP-G 2000 erfüllt wird und ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

#### 1. Rechtsgrundlagen:

§ 3 Abs. 4 UVP-G 2000 lautet:

„(4) Bei Vorhaben, für die in Spalte 3 des Anhanges 1 ein Schwellenwert in bestimmten schutzwürdigen Gebieten festgelegt ist, hat die Behörde bei Zutreffen dieses Tatbestandes im Einzelfall zu entscheiden, ob zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhanges 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. Bei dieser Prüfung sind schutzwürdige Gebiete der Kategorien A, C, D oder E des Anhanges 2 nur zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Einleitung des Verfahrens ausgewiesen oder in die Liste der Gebiete mit gemeinschaftlicher Bedeutung (Kategorie A des Anhanges 2) aufgenommen sind. Ist mit einer solchen Beeinträchtigung zu rechnen, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Abs. 7 (Feststellungsverfahren) ist anzuwenden. Bei der Entscheidung im Einzelfall hat die Behörde folgende Kriterien zu berücksichtigen:

1. Merkmale des Vorhabens (Größe des Vorhabens, Kumulierung mit anderen Vorhaben, Nutzung der natürlichen Ressourcen, Abfallerzeugung, Umweltverschmutzung und Belästigungen, Unfallrisiko),
2. Standort des Vorhabens (ökologische Empfindlichkeit unter Berücksichtigung bestehender Landnutzung, Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen des Gebietes, Belastbarkeit der Natur),
3. Merkmale der potentiellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (Ausmaß der Auswirkungen, grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen),

Schwere und Komplexität der Auswirkungen, Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen) sowie Veränderung der Auswirkungen auf die Umwelt bei Verwirklichung des Vorhabens im Vergleich zu der Situation ohne

Verwirklichung des Vorhabens. Bei Vorhaben der Spalte 3 des Anhanges 1 ist die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet maßgeblich.“

§ 3 Abs. 7 UVP-G 2000 lautet:

„(7) Die Behörde hat auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin, einer mitwirkenden Behörde oder des Umweltanwaltes festzustellen, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand des Anhanges 1 oder des § 3a Abs. 1 bis 3 durch das Vorhaben verwirklicht wird. Diese Feststellung kann auch von Amts wegen erfolgen. Die Entscheidung ist in erster und zweiter Instanz jeweils innerhalb von sechs Wochen mit Bescheid zu treffen. Parteistellung haben der Projektwerber/die Projektwerberin, die mitwirkenden Behörden, der Umweltanwalt und die Standortgemeinde. Vor der Entscheidung ist das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zu hören. [...]“

In der Einleitung zu Anhang 1 des UVP-G 2000 wird Folgendes ausgeführt:

„Der Anhang enthält die gemäß § 3 UVP-pflichtigen Vorhaben.

In Spalte 1 und 2 finden sich jene Vorhaben, die jedenfalls UVPpflichtig sind und einem UVP-Verfahren (Spalte 1) oder einem vereinfachten Verfahren (Spalte 2) zu unterziehen sind. Bei in Anhang 1 angeführten Änderungstatbeständen ist ab dem angeführten Schwellenwert eine Einzelfallprüfung durchzuführen, sonst gilt § 3a Abs. 2 und 3, außer es wird ausdrücklich nur die ‚Neuerichtung‘, der ‚Neubau‘ oder die ‚Neuerschließung‘ erfasst.

In Spalte 3 sind jene Vorhaben angeführt, die nur bei Zutreffen besonderer Voraussetzungen der UVP-Pflicht unterliegen. Für diese Vorhaben hat ab den angegebenen Mindestschwellen eine Einzelfallprüfung zu erfolgen. Ergibt diese Einzelfallprüfung eine UVP-Pflicht, so ist nach dem vereinfachten Verfahren vorzugehen.

Die in der Spalte 3 genannten Kategorien schutzwürdiger Gebiete werden in Anhang 2 definiert. [...]“

In Anhang 1 Spalte 3 sind die Vorhaben der Z 9 lit. g und der Z 9 lit. i angeführt. Z 9 des Anhanges 1 lautet:

„g) Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Schnellstraßen<sup>1)</sup> oder Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A oder C berührt wird und eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 2 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;

h) Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Schnellstraßen<sup>1)</sup>, Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 500 m, jeweils wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien B oder D berührt wird und eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 2 000

Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;

i) Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E berührt wird und eine durchschnittliche tägliche

Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 15 000

Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;

Als Neubau im Sinn der lit. g bis i gilt auch die Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen; ausgenommen von lit. g bis i ist die Berührung von schutzwürdigen Gebieten ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen, durch die Niveaufreimachung von Eisenbahnkreuzungen oder durch Brückenneubauten bedingte Umlagungen von bestehenden Straßen.

Bei lit. g und h ist § 3a Abs. 5 nicht anzuwenden.  
 Von Z 9 sind Bundesstraßen (§ 23a) nicht erfasst.“

Gemäß Anhang 2 zum UVP-G 2000 erfolgt die Einteilung der schutzwürdigen Gebiete in die Kategorien A, B, C, D und E.

2. Zum Tatbestand des Anhanges 1 Z 9 lit. g UVP-G 2000:

2.1. Das Vorhaben besteht in der Ertüchtigung von Anschlussstellen und der Erweiterung der Bundesstraße B 1 von zwei auf vier Streifen im Bereich der Anschlussstellen sowie im Abschnitt zwischen den Anschlussstellen.

Nach § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 hat die Behörde bei Vorhaben, für die in Spalte 3 des Anhanges 1 ein Schwellenwert in bestimmten schutzwürdigen Gebieten festgelegt ist, bei Zutreffen dieses Tatbestandes im Einzelfall zu entscheiden, ob zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhanges 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird.

2.2. Es war daher zunächst zu klären, ob durch das Vorhaben ein Tatbestand des Anhanges 1 Z 9 Spalte 3 des UVP-G 2000 erfüllt wird. Die in Anhang 1 Z 9 Spalte 3 normierten Tatbestände verpflichten zur Durchführung einer Einzelfallprüfung, wenn das Vorhaben erstens eine bestimmte, näher bezeichnete Ausbaumaßnahme von Straßen oder den Neubau von Straßen zum Inhalt hat, zweitens wenn das Vorhaben schutzwürdige Gebiete nach Anhang 2 UVP-G 2000 berührt und drittens, wenn ein bestimmter Schwellenwert überschritten wird. Im Hinblick auf das erste Tatbestandselement wird im Anhang 1 Z 9 Spalte 3 UVP-G 2000 weiter ausgeführt, dass als Neubau im Sinn der lit. g bis i auch die Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen gilt.

Die Behörde erster Instanz ist davon ausgegangen, dass das Vorhaben das Tatbestandselement „Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen“ nicht erfülle, weil es sich nur um die Zulegung von Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen handeln würde. Nach Ansicht der Behörde erster Instanz ist das erste Tatbestandselement von Anhang 1 Z 9 Spalte 3 UVP-G 2000 nicht erfüllt. Der Umweltsenat teilt diese Rechtsmeinung nicht: Das UVP-G 2000 verwendet den Begriff „Fahrstreifen“, ohne ihn selbst zu definieren. Zur Auslegung ist daher die in der einschlägigen Straßenverkehrsordnung 1960 – StVO 1960 enthaltene Definition von Fahrstreifen heranzuziehen (so auch Ennöckl/Raschauer, Kommentar zum UVP-G 2000, Anhang 1, Rn. 11). In § 2 Abs. 1 Z 5 StVO 1960 wird Fahrstreifen definiert als „ein Teil der Fahrbahn, dessen Breite für die Fortbewegung einer Reihe von mehrspurigen Fahrzeugen ausreicht“. Das projektsgegenständliche Vorhaben besteht nun eben in einer Zulegung von zwei Streifen, deren Breite für die Fortbewegung einer Reihe von mehrspurigen Fahrzeugen ausreicht.

Selbst wenn es sich dabei nur um die Zulegung von Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen handelt, ändert dies nichts an der rechtlichen Beurteilung, da auch Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen nach der Definition der StVO 1960 „Fahrstreifen“ sind. So definiert § 2 Abs. 1 Z 6b StVO 1960 als Verzögerungsstreifen den „Fahrstreifen, der bei Ausfahrten zum Einordnen in die Ausfahrt dient“; § 2 Abs. 1 Z 6c StVO 1960 definiert als Beschleunigungsstreifen den „Fahrstreifen, der bei Einfahrten zum Einordnen in den fließenden Verkehr dient“. Nach den in der StVO 1960 enthaltenen Definitionen sind daher selbst Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen Fahrstreifen. Auch die Zulegung von Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen stellt demnach eine Zulegung von Fahrstreifen dar. Der Ansicht der Behörde erster Instanz, dass es sich bei dem Vorhaben um keinen Neubau durch die Zulegung auf vier Fahrstreifen nach Anhang 1 Z 9 UVP-G 2000, sondern um das Übergehen eines Beschleunigungs- in einen Verzögerungsstreifen handle, und deshalb mangels Erfüllung des Tatbestands eine weitere Prüfung unterbleiben könne, kann daher nicht gefolgt werden.

Der Umweltsenat gelangt daher zu dem Ergebnis, dass durch das Vorhaben das erste Tatbestandselement des Anhanges 1 Z 9 Spalte 3 UVP-G 2000 („Zulegung von zwei auf vier Fahrstreifen“) erfüllt wird. Besondere Vorgaben, die eine Zulegung von zwei auf vier Fahrstreifen im Zusammenhang mit der Ertüchtigung von Verkehrsknoten ausnehmen würden oder die ein (Mindest-)Längenkriterium normieren würden, bestehen nicht (vgl. demgegenüber etwa die Vorgaben betreffend Anschlussstellen bzw. Ausnahmen, wie sie etwa in § 23a Abs. 2 UVP-G 2000 für die dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 unterliegenden Bundesstraßen vorgesehen sind, oder das in Anhang 1 Z 9 lit. h UVP-G 2000 enthaltene Längenkriterium von 500 Metern).

2.3. Bei diesem Ergebnis hatte der Umweltsenat das Ermittlungsverfahren zu ergänzen und zu prüfen, ob auch die anderen Tatbestandselemente des Anhanges 1 Z 9 UVP-G 2000 erfüllt sind. Die von der Behörde erster Instanz auf Ersuchen des Umweltsenates durchgeführte Ergänzung des Ermittlungsverfahrens hat ergeben, dass das Vorhaben ein Wasserschutzgebiet (schutzwürdiges Gebiete der Kategorie C) sowie ein Siedlungsgebiet (schutzwürdiges Gebiete der Kategorie E) im Sinne des Anhanges 2 des UVP-G 2000 berührt.

Im Hinblick auf das Wasserschutzgebiet war zu prüfen, ob der in Anhang 1 Z 9 lit. g UVP-G 2000 festgelegte Schwellenwert einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 2 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren überschritten wird (Anhang 1 Z 9 lit. g UVP-G 2000).

Der verkehrstechnischen Untersuchung von Schimetta Consult Ziviltechniker Gesellschaft m.b.H. vom 5. März 2008 ist dazu zu entnehmen, dass auf der B 1 zwischen den beiden Kreuzungen bereits im Jahr 2007 ein Verkehrswert von DTV 22 300 erreicht wird. Damit wird der in Anhang 1 Z 9 lit. g UVP-G 2000 normierte Schwellenwert von mindestens DTV 2 000 in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren überschritten.

Der Tatbestand von Anhang 1 Z 9 lit. g UVP-G 2000 ist somit erfüllt.

### 3. Zum Tatbestand des Anhanges 1 Z 9 lit. i UVP-G 2000:

Im Hinblick auf das Siedlungsgebiet war weiters zu prüfen, ob der in Anhang 1 Z 9 lit. i UVP-G 2000 festgelegte Schwellenwert einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 15 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren überschritten wird (Anhang 1 Z 9 lit. i UVP-G 2000). In der verkehrstechnischen Untersuchung von Schimetta Consult Ziviltechniker Gesellschaft m.b.H. wird neben dem Verkehrswert zwischen den beiden Kreuzungen auch jener für den Bereich östlich des Kreisverkehrs Asten angeführt. Auf diesem Teil der B1 wird im Jahr 2007 ein Verkehrswert von DTV 18 800 erreicht. Damit wird der in Anhang 1 Z 9 lit. i UVP-G 2000 normierte Schwellenwert von mindestens DTV 15 000 bereits derzeit und auch in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren überschritten.

Somit ist nach Ansicht des Umweltsenates auch der Tatbestand von Anhang 1 Z 9 lit. i UVP-G 2000 erfüllt.

Bei diesem Ergebnis hat der Umweltsenat festzustellen, ob für das Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist (vgl. die Entscheidungen des Umweltsenates vom 13. Februar 2007, US 5B/2005/14-53, „Nußdorf-Debant“, vom 18. Oktober 2005, US 8A/2005/15-20, „Halbenrain III“, und vom 26. Juni 2006, US 5B/2004/7-19, „Wels Maximarkt II“).

### 4. Einzelfallprüfung

4.1. Die Einzelfallprüfung hat den Zweck, unter Berücksichtigung der konkreten Situation eine Grobbeurteilung eines Vorhabens vorzunehmen. Eine konkrete Beurteilung der Auswirkungen eines Vorhabens in allen Einzelheiten bleibt den hierfür vorgesehenen Bewilligungsverfahren vorbehalten (vgl. die Entscheidung des Umweltsenates vom 10. November 2000, US 9/2000/9-23, „Wiener Neustadt Ost II“). Durch die Formulierung des § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 wird weiters deutlich, dass nicht jede Berührung oder Beeinflussung der schutzwürdigen Gebiete eine UVP-Pflicht auslösen soll, sondern nur jene Beeinträchtigungen, die den Schutzzweck des schutzwürdigen Gebietes wesentlich negativ beeinflussen (vgl. etwa die Entscheidung des Umweltsenates vom 26. Jänner 2004, US 9A/2003/19-30, „Maishofen“).

Die Umweltverträglichkeitsprüfungspflicht hängt nicht davon ab, ob tatsächlich erhebliche schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des § 1 Z 1 UVP-G 2000 eintreten, sondern davon, ob mit solchen Auswirkungen zu rechnen ist. Die Feststellung der Auswirkungen baut demnach auf Prognosen und Erwartungen auf. Zur Beurteilung muss aber auch auf das allgemeine menschliche Erfahrungsgut zurückgegriffen werden (vgl. das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 20. September 1994, Zl. 94/04/0068).

Bei Vorhaben der Spalte 3 des Anhanges 1 ist die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet maßgeblich. Es ist die Veränderung der Auswirkungen auf die Umwelt bei Verwirklichung des Vorhabens im Vergleich zur Situation ohne Verwirklichung des Vorhabens zu prüfen (vgl. die Entscheidung des Umweltsenates vom 13. Februar 2007, US 5B/2005/14-53, „Nußdorf-Debant“).

4.2. Der Umweltsenat hatte zunächst zu klären, welche Verkehrswerte, das heißt welche Kapazitäten der Straße, beim Vergleich zwischen Nullvariante und Ausbauvariante heranzuziehen sind. § 3 Abs. 4 Z 3 UVP-G 2000 gibt vor, dass beim Vergleich zwischen der Nullvariante und der Ausbauvariante die Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen zu berücksichtigen ist. Der Umweltsenat hatte daher dem Vergleich jene Auswirkungen des Straßenprojektes zu Grunde legen, die nach der konkreten Planung des Projektes wahrscheinlich sind. In der verkehrstechnischen Untersuchung von 2008 wird davon ausgegangen, dass ein Fachmarktzentrum errichtet werden wird. Bei der Erhebung der Verkehrsströme der Ausbauvariante ist daher von dieser konkreten Annahme auszugehen und der durch das Fachmarktzentrum induzierte Verkehr zu berücksichtigen.

Dieser Verkehrswert wäre sodann der Nullvariante gegenüberzustellen. Dazu kann der verkehrstechnischen Untersuchung für 2017 ohne Errichtung des Fachmarktzentums nur ein Wert entnommen werden, ohne Differenzierung allerdings, ob sich dieser Wert auf die Nullvariante oder auf die Ausbauvariante (ohne Fachmarktzentrum) bezieht. Es kann der verkehrstechnischen Untersuchung aber auch nicht entnommen werden, dass bei einer gesonderten Ermittlung der Werte für die Nullvariante und der Werte für die Ausbauvariante (ohne Fachmarktzentrum) eine wesentliche Abweichung zwischen den Werten erzielt werden würde. Im Verfahren ist dies nicht thematisiert worden. Der Umweltsenat erachtet daher die in der verkehrstechnischen Untersuchung vorgelegten Werte für das Jahr 2017 (ohne Errichtung des Fachmarktzentums) als im Rahmen der Grobprüfung geeignete Referenzwerte, die dem Verkehrswert für die Ausbauvariante mit induziertem Verkehr aus dem Fachmarktzentrum gegenüberzustellen sind.

4.3. Nach Ansicht des Umweltsenates hat der Vergleich zwischen der Nullvariante und der Ausbauvariante bei Straßenbauvorhaben grundsätzlich vor dem Hintergrund einer Prognosebeurteilung zu erfolgen. Dazu wird im „Leitfaden UVP und IG-L“ des Umweltbundesamtes (überarbeitete Version 2007) auf Seite 37 Folgendes ausgeführt:

„Ein wesentlicher Eingangsparameter ist der gewählte Prognosezeitpunkt. Es gibt wenige gesetzliche Vorgaben, die Aussagen über den Prognosezeitpunkt tätigen (lediglich für Straßenprojekte ist ein Zeitraum von fünf Jahren relevant (§ 23a Abs. 2 und Anhang 1 Z. 9 UVP-G 2000). Auch gibt es nur wenige Angaben in den vorhandenen UVE-Leitfäden, die dieser Frage nachgehen. Einzig im UVP Handbuch Verkehr (BMLFUW 2001b) wird ein Zeitraum von 10-15 Jahren bis zur geplanten Inbetriebnahme empfohlen. Dieser Zeitraum ist derzeit gängige Praxis.

Welcher Prognosezeitpunkt gewählt wird, ist letztlich insbesondere von der geplanten Inbetriebnahme abhängig. Es können jedoch auch andere Vorhaben im Projektgebiet das Verkehrsgeschehen beeinflussen. Dies sollte ebenfalls bei der Prognose und der Wahl des Prognosezeitpunktes berücksichtigt werden (z.B. der Bau einer neuen Straße in fünf Jahren, die als Zubringer für einen Industriebetrieb dienen kann).“

Dieser in Anhang 1 Z 9 UVP-G 2000 normierte Prognosehorizont bezieht sich nach Ansicht des Umweltsenates grundsätzlich auf die Erreichung des dort festgelegten Schwellenwertes. In der verkehrstechnischen Untersuchung von Schimetta Consult Ziviltechniker Gesellschaft m.b.H. vom 5. März 2008 wird als Prognosehorizont für die Ermittlung der Umweltauswirkungen nun auf das Jahr 2017 abgestellt. Nach Ansicht des Umweltsenates kann als Grundlage für die Ermittlung der Umweltauswirkungen von den für das Jahr 2017 prognostizierten Verkehrswerten ausgegangen werden. Die geringfügige Unterschreitung des empfohlenen Mindestzeitraumes erscheint im Rahmen der gebotenen Grobprüfung als zulässig. Es besteht daher kein Anlass für eine diesbezügliche Ergänzung der verkehrstechnischen Untersuchung im Hinblick auf den Untersuchungszeitraum.

4.4. Nach § 3 Abs. 4 erster Satz UVP-G 2000 hat die Behörde zu entscheiden, ob zu erwarten ist, dass – unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen – der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird.

Das Vorhaben berührt ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie C (Wasserschutzgebiet) und ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E (Siedlungsgebiet). Zu den wichtigsten Schutzzwecken dieser schutzwürdigen Gebiete wird auf Seite 7 des „Leitfadens Einzelfallprüfung gemäß UVP-G 2000“ des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (Aktualisierung 2006) Folgendes ausgeführt:

Tabelle siehe Originalbescheid!!

4.5. Auf Grund der Berührung des Wasserschutzgebietes Justizanstalt Asten, Brunnen I, und des Siedlungsgebietes ist daher zu beurteilen, ob durch das Vorhaben die angeführten Schutzzwecke wesentlich beeinträchtigt werden.

Bei der Frage, ob eine wesentliche Beeinträchtigung gegeben ist, sind nach der Judikatur des Umweltsenates die sogenannten „Irrelevanzkriterien“ zu berücksichtigen. Diese beruhen auf dem „Schwellenwertkonzept“. Dabei handelt es sich um eine fachliche Beurteilungsgrundlage, deren rechtliche Zulässigkeit ausdrücklich anerkannt wurde (vgl. etwa die Entscheidungen des Umweltsenates vom 21. März 2002, US 1A/2001/13-57, „Arnoldstein“, und vom 12. November 2007, US 3B/2006/16-114, „Mellach/Weitendorf“).

Diese für die Genehmigung von Vorhaben erarbeiteten Grundlagen können nach der Judikatur des Umweltsenates auch in der Einzelfallprüfung herangezogen werden. Überschreiten die prognostizierten Auswirkungen eines Vorhabens die so angewendete Irrelevanzschwelle, so ist davon auszugehen, dass mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist (vgl. die Entscheidung des Umweltsenates vom 16. August 2007, US 5B/2006/24-21, „Wien Aderklaaerstraße“).

Der Umweltsenat hat sich zwar bereits mehrfach mit der Frage auseinandergesetzt, wo die Grenzen für (weitere) Belastungen bei den wesentlichsten Immissionen (NO<sub>2</sub> und PM<sub>10</sub>) anzusetzen sind (vgl. etwa die Entscheidungen des Umweltsenates vom 26. Juni 2006, US 5B/2005/7-19, „Wels Maximarkt II“, und vom 16. August 2007, US 5B/2006/24-21, „Wien Aderklaaerstraße“). Diesen Entscheidungen lag ein Erheblichkeitsschwellenwert von 1% des Langzeitwertes zu Grunde. Bislang waren aber die Umweltauswirkungen von Punktquellen bzw. verkehrserregenden Vorhaben (etwa Einkaufszentren) zu beurteilen. Demgegenüber sind im vorliegenden Verfahren die Auswirkungen eines Straßenbauvorhabens zu beurteilen. Wie bei Punktquellen fehlen bei Straßenbauvorhaben gesetzliche Bestimmungen über Bagatellgrenzen. Ebenso liegt auch keine Judikatur des Umweltsenates dazu vor.

4.6. Als Hilfestellung im Umgang mit der Überschreitung von Immissionsgrenzwerten und Luftschadstoffen dient der „Leitfaden UVP und IG-L“ (überarbeitete Fassung 2007) des Umweltbundesamtes. In diesem Leitfaden wird auf Seite 5 darauf hingewiesen, dass der Fokus desselben zwar auf Vorhaben nach Anhang 1 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 mit erhöhter Verkehrsrelevanz – wie etwa Einkaufszentren, Freizeit- und Vergnügungsparks, Industrie- und Gewerbeparks und Städtebauvorhaben – liege, viele der getroffenen Aussagen seien jedoch sinngemäß auch für Verkehrsanlagen und andere Anlagen gültig. Auf Seite 31 des Leitfadens werden dann folgende Schlussfolgerungen gezogen:

„Aus den in den obigen Kapiteln angeführten Überlegungen kann für Österreich in Gebieten, in denen bereits derzeit Grenzwertüberschreitungen bei PM<sub>10</sub> oder NO<sub>2</sub> auftreten (siehe Kapitel 2.4.1 – Abschnitt Einwirkungsbereich von Anlagen), als Irrelevanzkriterium eine Jahreszusatzbelastung von 1% des Grenzwertes für den Jahresmittelwert empfohlen werden. Falls besondere

Umstände es erfordern, kann aber auch ein niedrigerer Schwellenwert erforderlich sein. Dies wird von der Behörde im Einzelfall zu entscheiden sein. Beim Grenzwertkriterium für den Tagesmittelwert von PM<sub>10</sub> kann dieses Irrelevanzkriterium auf den korrespondierenden Jahresmittelwert angewandt werden.

Dabei darf jedoch nicht außer Betracht bleiben, dass unabhängig von der Genehmigung eines konkreten Vorhabens jedenfalls die Einhaltung der entsprechenden Grenzwerte bis zum jeweiligen Einhaltedatum auch bei Berücksichtigung der Zusatzbelastung durch ein Programm und/oder Maßnahmenkataloge gewährleistet sein muss.

Außerhalb der oben genannten Gebiete kann als Irrelevanzkriterium eine 3%ige Jahreszusatzbelastung zur Abgrenzung des Untersuchungsraumes herangezogen werden.“

Im Leitfaden wird somit der Erheblichkeitsschwellenwert bei 3% des Grenzwertes für den Jahresmittelwert angesetzt. Die Annahme eines Schwellenwertes einer zulässigen Zusatzbelastung der Luft von 3% des Jahresmittelwertes (Langzeitgrenzwert) liegt auch nach der aktuellen Judikatur des Verfassungsgerichtshofes im Rahmen des der Behörde vom Gesetzgeber bei der Beurteilung der Umweltverträglichkeit eines Vorhabens eingeräumten Spielraums (vgl. das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 6. Oktober 2008, V 52/07-12). In dieser Entscheidung des Verfassungsgerichtshofes wird ausgeführt, dass die von einem (Straßenbau-)Projekt ausgehende Zusatzbelastung der Luftqualität für die Zulässigkeit des Projektes unbeachtlich, also insofern rechtlich irrelevant ist, als diese Zusatzbelastung sowohl im Verhältnis zur Vorbelastung als auch im Hinblick auf die einzuhaltenen Umweltstandards nicht ins Gewicht fällt.

4.7. Der luftreinhalteamtliche Sachverständige führt in seiner Stellungnahme vom 27. Jänner 2009 aus, dass die Zusatzbelastung zumindest 1,5% des Grenzwertes für den Jahresmittelwert für NO<sub>2</sub> betrage. Eine genauere Berechnung werde mit großer Wahrscheinlichkeit einen deutlich höheren Prozentsatz ergeben. Ob auch der 3% Schwellenwert überschritten werde, könne anhand der vorliegenden Daten nicht mit ausreichender Sicherheit festgestellt werden.

Obwohl vom Sachverständigen nicht mit ausreichender Sicherheit festgestellt werden kann, ob die Irrelevanzschwelle von 3% des Grenzwertes für den Jahresmittelwert für NO<sub>2</sub> überschritten wird, hält der Umweltsenat dies für wahrscheinlich. Es ist zu erwarten, dass beeinträchtigende Auswirkungen auf die Umweltbedingungen in Folge der Verwirklichung des Vorhabens eintreten werden (vgl. zur bisherigen Judikatur des Umweltsenates Ennöckl/Raschauer, Kommentar zum UVP-G 2000, § 3 Rn. 19 und 20). Zu dieser Auffassung gelangt der Umweltsenat auf Grund der nachvollziehbaren und schlüssigen, unter Punkt II.8 wiedergegebenen Ausführungen des luftreinhaltechnischen Amtssachverständigen (insbesondere auf Grund seiner „Feststellungen“ 1 bis 4 und der Zusammenfassung sowie der darin zum Ausdruck gebrachten Einschätzung, dass eine genauere Berechnung mit großer Wahrscheinlichkeit einen deutlich höheren Prozentsatz ergeben werde). Dieses Gutachten und die darin deutlich zum Ausdruck gebrachte Einschätzung sind im Rahmen des Parteigehörs auch nicht bestritten worden.

Der Umweltsenat geht daher auf Grund der Stellungnahme des luftreinhaltechnischen Amtssachverständigen vom 27. Jänner 2009 davon aus, dass bei Verwirklichung des Vorhabens mit wesentlichen Beeinträchtigungen des Schutzzweckes, für den das schutzwürdige Gebiet der Kategorie E (Siedlungsgebiet) festgelegt wurde, zu rechnen ist (§ 3 Abs. 4 UVP-G 2000). Das genaue Ausmaß der Belastungen kann erst nach Ergänzung der verkehrstechnischen Untersuchung ermittelt werden. Nach Ansicht des Umweltsenates erreichen diese weiteren Untersuchungen aber den Umfang einer Umweltverträglichkeitsprüfung; ein Feststellungsverfahren einer allfälligen Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung soll aber gerade keine Umweltverträglichkeitsprüfung sein (vgl. die Entscheidung des Umweltsenates vom 26. Juni 2006, US 5B/2005/7-19, „Wels Maximarkt II“).

Es ist daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren durchzuführen, um die (potentiell zu erwartenden) erheblichen, belästigenden oder belastenden Umweltauswirkungen des Vorhabens zu prüfen.

4.8. Zu den im Rahmen des Parteigehörs eingelangten Stellungnahmen sieht sich der Umweltsenat auch noch zu der Bemerkung veranlasst, dass die Subsumtion des gegenständlichen Vorhabens unter das in Anhang 1 Z 9 UVP-G 2000 enthaltene Tatbestandselement „Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen“ eine Rechtsfrage darstellt. Eine Prüfung „durch ein verkehrstechnisches Gutachten“ im Berufungsverfahren ist daher nicht erforderlich. Dass die in der verkehrstechnischen Untersuchung von Schimetta Consult Ziviltechniker Gesellschaft m.b.H. getroffenen und die Grundlage dieser Entscheidung bildenden Annahmen nicht zutreffen würden oder nicht plausibel wären, wurde nicht vorgebracht.

Bei diesem Ergebnis erübrigt sich ein weiters Eingehen auf eine allfällige Beeinträchtigung des Schutzzweckes des Siedlungsgebietes durch Lärm. Diesbezügliche allfällige weitere Erhebungen können im gegenständlichen Feststellungsverfahren dahingestellt bleiben.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.