

BMK - IV/IVVS3 (Rechtsbereich Bundesstraßen)
ivvs3@bmk.gv.at

Mag. Kurt Nemec
Sachbearbeiter/in

Kurt.Nemec@bmk.gv.at
+43 (1) 71162 65 5341
Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung der
Geschäftszahl an oben angeführte E-Mail-Adresse zu richten.

Lt. Verteiler

Geschäftszahl: 2020-0.104.529

Wien, am 28. April 2020

V; S16/A14; Fahrstreifenzulegungen in den Abschnitten Glasbühel bis ASt. Bludenz-Montafon sowie HAST. Dalaas bis Franzensbrücke; Feststellungsverfahren gemäß § 24 Abs. 5 iVm § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000; Feststellungsbescheid

Bescheid

Über die beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) am 13.03.2017 sowie am 12.10.2017 eingelangten Feststellungsanträge der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG), vertreten durch die ASFINAG Bau Management GmbH (ASFINAG BMG), dass für das Vorhaben „S 16 Arlberg Schnellstraße/A 14 Rheintal-/Walgau Autobahn, Abschnitt Glasbühel – Ast. Bludenz/ Montafon Fahrstreifenerweiterung S 16 AB-km 52,500 -62,210 A 14 AB-km 60,589 – 61,370“ sowie für das Vorhaben „S 16 Arlberg Schnellstraße / A 14 Rheintal-/Walgau Autobahn, Abschnitt HAST. Dalaas – Franzensbrücke Fahrstreifenerweiterung S16 AB-km 50,120 – 51,980“ keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei, entscheidet die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als zuständige Behörde gemäß § 24 Abs. 2 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 80/2018 wie folgt:

Spruch

Den Anträgen wird stattgegeben.

Es wird festgestellt, dass für das Vorhaben „S 16 Arlberg Schnellstraße / A 14 Rheintal-/Walgau Autobahn, Abschnitt Glasbühel – Ast. Bludenz/ Montafon Fahrstreifenerweiterung S 16 AB-km 52,500 -62,210 A 14 AB-km 60,589 – 61,370“ sowie für das Vorhaben „S 16 Arlberg Schnellstraße /A14 Rheintal-/Walgau Autobahn, Abschnitt HAST. Dalaas – Franzensbrücke Fahrstreifenerweiterung S 16 AB-km 50,120 – 51,980“, nach Maßgabe folgender, einen Bestandteil dieses Bescheides bildenden Unterlagen, keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 durchzuführen ist:

Glasbühel bis Ast. Bludenz-Montafon

Feststellungsantrag - Straßenbauliches Operat							
Mappe 1 - Feststellungsantrag - Straßenbauliches Operat	Zusammenfassung						
	A0	S16-60-10640-E-00	Einlagenverzeichnis		C	28.11.2018	4 Seiten
	A1	S16-60-10640-E-01	Übersichtskarte	1:25000	0	26.08.2016	0,25
	A2	S16-60-10640-E-02	Übersichtslageplan	1:5000	0	11.11.2016	0,31
	Technisches Projekt - Allgemein						
	A3	S16-60-10640-E-03	Technischer Bericht		C	09.11.2018	113 Seiten
	A4	S16-60-10640-E-04	Lageplan mit Achslagen - Glasbühel bis Ast Bludenz-Montafon inkl. Adaptierung A14 S16 ca. km 59,50 bis km 62,21 A14 ca. km 60,59 bis km 61,37	1:2000	0	11.11.2016	1,12
	Technisches Projekt - Lagepläne						
	A5.1	S16-60-10640-E-05	Lageplan - Glasbühel bis Ast Bludenz-Montafon Teil 1 - S16 ca. km 59,50 bis km 60,28	1:500	A	09.11.2018	1,12
	A5.2	S16-60-10640-E-06	Lageplan - Glasbühel bis Ast Bludenz-Montafon Teil 2 - S16 ca. km 60,28 bis km 61,10	1:500	A	09.11.2018	1,12
	A5.3	S16-60-10640-E-07	Lageplan - Glasbühel bis Ast Bludenz-Montafon Teil 3 - S16 ca. km 61,10 bis km 62,03	1:500	B	09.11.2018	1,12
	A5.4	S16-60-10640-E-08	Lageplan - Glasbühel bis Ast Bludenz-Montafon inkl. Adaptierung A14 Teil 4 - S16 ca. km 62,03 bis km 62,21 - A14 ca. km 60,59 bis km 61,37	1:500	0	11.11.2016	1,87
	A6	S16-50-10640-E-09	Achsberechnungen		0	11.11.2016	22 Seiten
	Technisches Projekt - Längenschnitte						
	A7.1	S16-60-10640-E-10	Längenschnitt - Glasbühel bis Ast Bludenz-Montafon - Teil 1 - S16 ca. km 59,50 bis km 61,100	1:1000/100	A	09.11.2018	1,68
	A7.2	S16-60-10640-E-11	Längenschnitt - Glasbühel bis Ast Bludenz-Montafon - Teil 2 - S16 ca. km 61,10 bis km 62,21	1:1000/100	0	11.11.2016	1,00
	A7.3	S16-60-10640-E-12	Längenschnitt - Ast Bludenz-Montafon inkl. Adaptierung A14 - A14 ca. km 60,59 bis km 61,37	1:1000/100	0	11.11.2016	0,75
	A7.4	S16-60-10640-E-13	Längenschnitt - Glasbühel bis Ast Bludenz-Montafon - Ast Bings - Rampe 100	1:1000/100	A	09.11.2018	0,25
	A7.5	S16-60-10640-E-14	Längenschnitt - Glasbühel bis Ast Bludenz-Montafon - Ast Bings - Rampe 200 und 300	1:1000/100	0	11.11.2016	0,37
	A7.6	S16-60-10640-E-15	Längenschnitt - Glasbühel bis Ast Bludenz-Montafon - Ast Bings - Rampe 400	1:1000/100	0	11.11.2016	0,25
A7.7	S16-60-10640-E-16	Längenschnitt - Glasbühel bis Ast Bludenz-Montafon - Ast Montafon - Rampe 100	1:1000/100	0	11.11.2016	0,50	
A7.8	S16-60-10640-E-17	Längenschnitt - Glasbühel bis Ast Bludenz-Montafon - Ast Montafon - Rampe 200	1:1000/100	0	11.11.2016	0,37	
A7.9	S16-60-10640-E-18	Längenschnitt - Glasbühel bis Ast Bludenz-Montafon - Ast Bings - Überführung L92	1:100/100	A	09.11.2018	1,37	
A7.10	S16-60-10640-E-19	Längenschnitt - Glasbühel bis Ast Bludenz-Montafon - Ast Bings - Landesstraße L93	1:1000/100	A	09.11.2018	0,37	
A8	S16-60-10640-E-20	Geschriebener Längenschnitt		A	09.11.2018	124 Seiten	

Einlage	Plannummer	Planinhalt	Maßstab	Revision	Datum	Planformat [ml]
Technisches Projekt - Regelquerschnitte und Querprofile						
A9	S16-60-10640-E-21	Regelquerschnitte Glasbühel bis Ast Bludenz-Montafon	1:50	A	09.11.2018	1,37
A10.1	S16-60-10640-E-22	Querprofile - Glasbühel bis Ast Bludenz-Montafon S16 Teil 1 - S16-1 bis S16-16	1:100	A	09.11.2018	1,87
A10.2	S16-60-10640-E-23	Querprofile - Glasbühel bis Ast Bludenz-Montafon S16 Teil 2 - S16-17 bis S16-32	1:100	A	09.11.2018	1,87
A10.3	S16-60-10640-E-24	Querprofile - Glasbühel bis Ast Bludenz-Montafon S16 Teil 3 - S16-33 bis S16-48	1:100	A	09.11.2018	1,87
A10.4	S16-60-10640-E-25	Querprofile - Glasbühel bis Ast Bludenz-Montafon S16 Teil 4 - S16-49 bis S16-64	1:100	A	09.11.2018	1,87
A10.5	S16-60-10640-E-26	Querprofile - Glasbühel bis Ast Bludenz-Montafon S16 Teil 5 - S16-65 bis S16-80	1:100	A	09.11.2018	1,87
A10.6	S16-60-10640-E-27	Querprofile - Glasbühel bis Ast Bludenz-Montafon S16 Teil 6 - S16-81 bis S16-92	1:100	A	09.11.2018	1,87
A10.7	S16-60-10640-E-28	Querprofile - Glasbühel bis Ast Bludenz-Montafon S16 Teil 7 - S16-97 bis S16-101	1:100	0	11.11.2016	1,87
A10.8	S16-60-10640-E-29	Querprofile - Glasbühel bis Ast Bludenz-Montafon S16 Teil 8 - S16-102 bis S16-106	1:100	0	11.11.2016	1,12
A11.1	S16-60-10640-E-30	Querprofile - Ast Bludenz-Montafon inkl. Adaptierung A14 A14 Teil 1 - A14-1 bis A14-16	1:100	0	11.11.2016	1,87
A11.2	S16-60-10640-E-31	Querprofile - Ast Bludenz-Montafon inkl. Adaptierung A14 A14 Teil 2 - A14-17 bis A14-28	1:100	0	11.11.2016	1,87
A11.3	S16-60-10640-E-32	Querprofile - Ast Bludenz-Montafon inkl. Adaptierung A14 A14 Teil 3 - A14-29 bis A14-31	1:100	0	11.11.2016	0,94
A12.1	S16-60-10640-E-33	Querprofile - Glasbühel bis Ast Bludenz-Montafon Ast Bings - Rampe 100	1:100	A	09.11.2018	0,62
A12.2	S16-60-10640-E-34	Querprofile - Glasbühel bis Ast Bludenz-Montafon Ast Bings - Rampe 200	1:100	0	11.11.2016	0,50
A12.3	S16-60-10640-E-35	Querprofile - Glasbühel bis Ast Bludenz-Montafon Ast Bings - Rampe 300	1:100	0	11.11.2016	0,62
A12.4	S16-60-10640-E-36	Querprofile - Ast Bludenz-Montafon inkl. Adaptierung A14 Ast Bings - Rampe 400	1:100	0	11.11.2016	0,62
A12.5	S16-60-10640-E-37	Querprofile - Glasbühel bis Ast Bludenz-Montafon Landesstraße L93 Adaptierung Radweg	1:100	A	09.11.2018	0,75
A13	S16-60-10640-E-38	Querprofile - Ast Bludenz-Montafon inkl. Adaptierung A14 Ast Montafon - Rampe 200	1:100	0	11.11.2016	0,37
Technisches Projekt - Sonstige Pläne						
A14.1	S16-60-10640-E-39	Entwässerungskonzept Teil 1 - Glasbühel bis Ast Bludenz-Montafon S16 ca. km 59,50 bis km 61,20	1:1000	A	09.11.2018	0,56
A14.2	S16-60-10640-E-40	Entwässerungskonzept Teil 2 - Glasbühel bis Ast Bludenz-Montafon inkl. Adaptierung A14 S16 ca. km 61,20 bis km 62,21 A14 ca. km 60,59 bis km 61,37	1:1000	B	09.11.2018	1,12
A15	S16-60-10640-E-41	Einbautenplan - Glasbühel bis Ast Bludenz-Montafon inkl. Adaptierung A14 S16 ca. km 59,50 bis km 62,21 A14 ca. km 60,59 bis km 61,37	1:1000	A	09.11.2018	1,68
A16	S16-60-10640-E-42	Übersichtslageplan Hochspannungsleitungen	1:5000	0	26.08.2016	0,37
A17.1	S16-60-10640-E-43	Grundeinlöseplan - Glasbühel bis Ast Bludenz-Montafon inkl. Adaptierung A14 S16 ca. km 59,50 bis km 62,21 A14 ca. km 60,59 bis km 61,37	1:2000	A	09.11.2018	1,12
A17.2	S16-60-10640-E-44	Grundstücksverzeichnis		A	09.11.2018	82 Seiten
A18	S16-60-10640-E-45	Schleppkurven- und Sichtweitenplan - Glasbühel bis Ast Bludenz-Montafon inkl. Adaptierung A14 S16 ca. km 59,50 bis km 62,21 A14 ca. km 60,59 bis km 61,37	1:500	A	09.11.2018	1,00
A19	S16-60-10640-E-46	Bauphasenplan - Glasbühel bis Ast Bludenz-Montafon inkl. Adaptierung A14 S16 ca. km 59,50 bis km 62,21 A14 ca. km 60,59 bis km 61,37	1:2000	0	26.08.2016	1,68
Grundlagen Verkehr						
B1	S16-60-15908-E01	Verkehrsuntersuchung		A	06.11.2017	138 Seiten
Verkehrssicherheitsaudit						
C1	S16-60-301502968-E-01	Verkehrssicherheitsaudit		0	Dez.16	22 Seiten

	Einlage	Plannummer	Planinhalt	Maßstab	Revision	Datum	Planformat
							[ml]
Feststellungsantrag - Umweltbericht							
Mappe 3 - Feststellungsantrag - Umweltbericht	Fachbereich Umwelt						
	D1	S16-60-1529-01	Umweltbericht		B	09.11.2018	42 Seiten
	D2	S16-60-1529-02	Übersichtslageplan schutzwürdige Gebiete der Kategorie A - Besonderes Schutzgebiet	1:30.000	A	09.11.2018	0,125
	D3	S16-60-1529-03	Übersichtslageplan schutzwürdige Gebiete der Kategorie C Wasserschutz- und Schongebiet	1:10.000	A	09.11.2018	0,125
	D4	S16-60-1529-04	Übersichtslageplan schutzwürdige Gebiete der Kategorie E Siedlungsgebiete Flächenwidmungspläne	1:5000	A	09.11.2018	0,25
	Fachbereich Lärm						
	E1	S16-60-140590.20-E1	Lärmtechnischer Bericht		C	09.11.2018	38 Seiten
	E2.6.2.13	S16-60-140590.20-E2.6.2.13	Lärmkarte - Prognose 2030 - Status Quo-Ln-1,5m	1:5.000	0	11.11.2016	0,38
	E2.6.3.29	S16-60-140590.20-E2.6.3.29	Lärmkarte - Prognose 2030 - P1 - PF130 Variante Einreichprojekt - Ln-1,5m	1:5.000	A	09.11.2018	0,38
	E3.6.4.29	S16-60-140590.20-E3.6.4.29	Differenzlärmkarte - Prognose 2030 - P1 - PF130 Variante Einreichprojekt minus Status Quo - Ln-1,5m	1:5.000	B	09.11.2018	0,38
	E4.4.2.4	S16-60-140590.20-E4.4.2.4	Immissionstabelle Brunnenfeld		0	11.11.2016	16 Seiten
	E4.4.3.5	S16-60-140590.20-E4.4.3.5	Immissionstabelle Unterbings		A	09.11.2018	15 Seiten
	E4.4.4.5	S16-60-140590.20-E4.4.4.5	Immissionstabelle Stallehr		A	09.11.2018	16 Seiten
	E4.4.5.5	S16-60-140590.20-E4.4.5.5	Immissionstabelle Oberbings		0	11.11.2016	4 Seiten
	Fachbereich Luftschadstoffe						
F1	S16-60-1071A15-E-01	Lufttechnischer Bericht		A	23.01.2018	71 Seiten	

HAST. Dalaas bis Franzensbrücke

Feststellungsantrag - Straßenbauliches Operat							
Mappe 1 - Feststellungsantrag - Straßenbauliches Operat	Zusammenfassung						
	A0	S16-50-10640-E-00	Einlagenverzeichnis		C	28.11.2018	3 Seiten
	A1	S16-50-10640-E-01	Übersichtskarte	1:25000	0	07.08.2017	0,25
	A2	S16-50-10640-E-02	Übersichtslageplan	1:5000	0	07.08.2017	0,31
	Technisches Projekt - Allgemein						
	A3	S16-50-10640-E-03	Technischer Bericht		C	30.10.2018	46 Seiten
	A4	S16-50-10640-E-04	Lageplan mit Achslagen - HAST Dalaas bis Franzensbrücke S16 ca. km 50,12 bis km 51,98	1:2000	0	07.08.2017	0,37
	Technisches Projekt - Lagepläne						
	A5.1	S16-50-10640-E-05	Lageplan - HAST Dalaas bis Franzensbrücke Teil 1 - S16 ca. km 50,12 bis km 51,05	1:500	A	30.10.2018	1,25
	A5.2	S16-50-10640-E-06	Lageplan- HAST Dalaas bis Franzensbrücke Teil 2 - S16 ca. km 51,05 bis km 51,98	1:500	A	30.10.2018	1,25
	A6	S16-50-10640-E-07	Achsberechnungen		0	07.08.2017	12 Seiten
	Technisches Projekt - Längenschnitte						
	A7.1	S16-50-10640-E-08	Längenschnitt - HAST Dalaas bis Franzensbrücke Teil 1 - ca. km 50,12 bis km 51,10	1:1000/100	A	30.10.2018	0,87
	A7.2	S16-50-10640-E-09	Längenschnitt - HAST Dalaas bis Franzensbrücke Teil 2 - ca. km 51,10 bis km 52,10	1:1000/100	A	30.10.2018	0,87
	A7.3	S16-50-10640-E-10	Längenschnitt - HAST Dalaas bis Franzensbrücke HAST Dalaas - Spur 200 (Rampe 1) HAST Dalaas - Spur 300 (Rampe 2)	1:1000/100	0	07.08.2017	0,75
A7.4	S16-50-10640-E-11	Längenschnitt - HAST Dalaas bis Franzensbrücke L97 Klostertaler Straße - Abschnitt 1 L97 ca. km 11,46 bis km 11,74	1:500/50	0	07.08.2017	0,62	
A7.5	S16-50-10640-E-12	Längenschnitt - HAST Dalaas bis Franzensbrücke L97 Klostertaler Straße - Abschnitt 2 L97 ca. km 10,75 bis km 11,05	1:500/50	0	07.08.2017	0,62	
A8	S16-50-10640-E-13	Geschriebener Längenschnitt		0	07.08.2017	77 Seiten	

Einlage	Plannummer	Planinhalt	Maßstab	Revision	Datum	Planformat
						M
Technisches Projekt - Regelquerschnitte und Querprofile						
A9	S16-50-10640-E-14	Regelquerschnitte HAST Dalaas bis Franzensbrücke	1:50	0	07.08.2017	0,87
A10.1	S16-50-10640-E-15	Querprofile - HAST Dalaas bis Franzensbrücke S16 Teil 1 - P1 bis P14	1:100	0	07.08.2017	1,87
A10.2	S16-50-10640-E-16	Querprofile - HAST Dalaas bis Franzensbrücke S16 Teil 2 - P15 bis P25	1:100	0	07.08.2017	1,87
A10.3	S16-50-10640-E-17	Querprofile - HAST Dalaas bis Franzensbrücke S16 Teil 3 - P26 bis P38	1:100	A	30.10.2018	1,87
A10.4	S16-50-10640-E-18	Querprofile - HAST Dalaas bis Franzensbrücke S16 Teil 4 - P39 bis P51	1:100	A	30.10.2018	1,87
A10.5	S16-50-10640-E-19	Querprofile - HAST Dalaas bis Franzensbrücke S16 Teil 5 - P52 bis P65	1:100	A	30.10.2018	1,87
A10.6	S16-50-10640-E-20	Querprofile - HAST Dalaas bis Franzensbrücke S16 Teil 6 - P66 bis P76	1:100	A	30.10.2018	1,12
Technisches Projekt - Sonstige Pläne						
A11	S16-50-10640-E-21	Entwässerungskonzept - HAST Dalaas bis Franzensbrücke S16 ca. km 50,12 bis km 51,97	1:1000	A	30.10.2018	1,37
A12	S16-50-10640-E-22	Einbautenplan - HAST Dalaas bis Franzensbrücke S16 ca. km 50,12 bis km 51,98	1:1000	A	30.10.2018	1,25
A13	S16-50-10640-E-23	Übersichtslageplan Hochspannungsleitungen	1:5000	A	30.10.2018	0,37
A14.1	S16-50-10640-E-24	Grundeinlöseplan - HAST Dalaas bis Franzensbrücke S16 ca. km 50,12 bis km 51,98	1:2000	A	30.10.2018	0,37
A14.2	S16-50-10640-E-25	Grundstücksverzeichnis		A	30.10.2018	63 Seiten
A15	S16-50-10640-E-26	Schleppkurven- und Sichtweitenplan - HAST Dalaas bis Franzensbrücke S16 ca. km 50,12 bis km 51,98	1:500	A	30.10.2018	0,62
A16	S16-50-10640-E-27	Bauphasenplan - HAST Dalaas bis Franzensbrücke S16 ca. km 50,12 bis km 51,98	1:2000	A	30.10.2018	1,50
Grundlagen Verkehr						
B1	S16-50-15908-E-01	Verkehrsuntersuchung		A	22.12.2017	118 Seiten
Verkehrssicherheitsaudit						
C1	S16-50-301502968-E-01	Verkehrssicherheitsaudit		0	Juli 2017	17 Seiten

Fachbereich Umwelt						
D1	S16-50-1529-01	Umweltbericht		B	30.10.2018	43 Seiten
D2	S16-50-1529-02	Übersichtslageplan schutzwürdige Gebiete der Kategorie A - Besonderes Schutzgebiet	1:30.000	A	30.10.2018	0,125
D3	S16-50-1529-03	Übersichtslageplan schutzwürdige Gebiete der Kategorie E - Siedlungsgebiet	1:5.000	A	30.10.2018	0,25
Fachbereich Lärm						
E1	S16-50-140590.20-E1	Lärmtechnischer Bericht	-	B	18.05.2018	23 Seiten
6.1.9	S16-50-140590.20-E2 6.1.9	Lärmkarte - Bestand 2013 - JDTV	1:5000	0	03.04.2017	0,27
6.2.17	S16-50-140590.20-E2 6.2.17	Lärmkarte- Prognose 2030 - P0 Status Quo - JDTV	1:5000	0	03.04.2017	0,27
6.3.51	S16-50-140590.20-E2 6.3.51	Lärmkarte- Prognose 2030 - P1 - PF130 - JDTV	1:5000	0	03.04.2017	0,27
6.4.51	S16-50-140590.20-E2 6.4.51	Differenzlärmkarte Prognose 2030 P1 , P0 Bestand	1:5000	A	02.02.2018	0,27
Fachbereich Luftschadstoffe						
F1	S16-50-1071A15-E-01	Lufttechnischer Bericht		A	18.01.2018	58 Seiten

- Rodungsausmaß Glasbühel bis ASt. Bludenz Montafon, Büro Beitzl ZT GmbH Jänner 2019
- Rodungsausmaß HAST. Dalaas bis Franzensbrücke, Büro Beitzl ZT GmbH Jänner 2019

Rechtsgrundlagen

§ 24 Abs.2, 5, 5a und 6 in Verbindung mit § 23a Abs.2 Z 3 und Anhang 2 UVP-G 2000 idF BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 80/2018.

Begründung

I. Verfahrensgang

Mit den am 13.03.2017 und am 12.10.2017 beim BMVIT eingelangten Schriftsätzen beantragte die ASFINAG Bau Management GmbH, als bevollmächtigte Vertreterin der ASFINAG die Feststellung, dass für das Vorhaben „S 16 Arlberg Schnellstraße / A 14 Rheintal-/Walgau Autobahn, Abschnitt Glasbühel – Ast Bludenz/ Montafon Fahrstreifenerweiterung S 16 AB-km 52,500 -62,210 A 14 AB-km 60,589 – 61,370“ sowie für das Vorhaben „S 16 Arlberg Schnellstraße / A 14 Rheintal-/Walgau Autobahn, Abschnitt HAST Dalaas – Franzensbrücke Fahrstreifenerweiterung S16 AB-km 50,120 – 51,980“ keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen ist.

Das Vorhaben einer Fahrstreifenerweiterung im Abschnitt der S 16 von Glasbühel bis ASt. Bludenz/Montafon erstreckte sich im Anschluss an den schon derzeit 3-streifigen Abschnitt bei Glasbühel (S16 AB.km 52,500) bis zum Ende der S16 und über die A14 ASt. Bludenz/Montafon hinweg bis A14 AB.km 60,589.

Die Fahrstreifenerweiterung folge in der Lage im Wesentlichen dem Verlauf der bestehenden S16. Die Erweiterung wäre aufgrund der vorherrschenden Bedingungen optimiert geplant worden. Entsprechend der Zulegung mussten Abweichungen von der bestehenden Achslage vorgenommen werden, wobei diese jedoch stets kleiner als 5,0m seien. Neben der freien Strecke seien auch die ASt. Bings und die ASt. Bludenz/Montafon von den Umbaumaßnahmen betroffen. Einige Kunstbauwerke würden adaptiert und die nachfolgend angeführten Objekte neu errichtet werden:

- Ersatz S 16021 L92 Brücke (ASt. Bings)
- Neubau A14 Brücke über die L 188 (ASt. Bludenz/Montafon)
- Neubau Illbrücke Rampe 100 (ASt. Bludenz/Montafon)

Das gegenständliche Vorhaben umfasse neben der Fahrstreifenzulegung die Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen in gewissen Bereichen und die Adaptierung der Entwässerung gem. Stand der Technik.

Das Vorhaben einer Fahrstreifenerweiterung an der S16 Arlberg Schnellstraße in Fahrtrichtung Bregenz erstrecke sich vom Westportal des Dalaaser Tunnels (S16 km 50,120) bis zum Beginn der Franzensbrücke (S 16 km 51,980).

Die Fahrstreifenerweiterung folge in der Lage im Wesentlichen dem Verlauf der bestehenden S16. Die Erweiterung wäre aufgrund der vorherrschenden Bedingungen wechselseitig optimiert geplant worden. Entsprechend der Zulegungen mussten Abweichungen von der bestehenden Achslage vorgenommen werden, wobei diese stets kleiner 5,0m seien. Neben der freien Strecke sei auch die bestehende Betriebsumkehr bei S16 km 50,9 von den Umbaumaßnahmen betroffen. An der Halbanschlussstelle Dalaas seien nur geringfügige Adaptierungen notwendig. Einige Kunstbauwerke würden adaptiert und einige Stützmauern neu errichtet werden. Das gegenständliche Bauvorhaben umfasse neben der Fahrstreifenzulegung die Adaptierung der Entwässerung gem. Stand der Technik.

Mit der geplanten Realisierung der verfahrensgegenständlichen Fahrstreifenerweiterung seien folgende Zielsetzungen verbunden:

- Aufrechterhaltung der Flüssigkeit des Verkehrs auf der Hauptfahrbahn der A14 und der S16
- Schaffung von Stauflächen an verkehrstarken Wintertagen, vor allem an den verkehrstarken Wochenenden
- Beseitigung von Stadtfluchtverkehr

Seitens der Projektwerberin wurden für beide Straßenabschnitte (HAST. Dalaas bis Franzensbrücke sowie Glasbühel bis ASt. Bludenz-Montafon) Rodungspläne inkl Angaben der Rodungsflächen übermittelt.

Die ho. Behörde hat folgende fachkundige Personen gem. § 3b Abs. 1 UVP-G 2000 zu nichtamtlichen Sachverständigen bestellt:

- Herr Univ.-Prof. DI Dr. Rainer Flesch (Fachbereich Erschütterungen) mit Bescheid vom 14.12.2017
- Herr Dipl.-Ing. Heinrich Fritzer (Fachbereiche Verkehr und Lärm) mit Bescheid vom 12.12.2017
- Herr Dipl.-Ing. Martin Kühnert (Fachbereiche Luftschadstoffe und Forstwirtschaft) mit Bescheid vom 12.12.2017
- Herr Dipl.-Ing. Wolfgang Stundner (Fachbereich Wasser) mit Bescheid vom 15.12.2017

Der BMVIT hat in weiterer Folge an die Sachverständigen die für die Einzelfallprüfung entscheidungsrelevanten fachlichen Fragen gerichtet und sie ersucht, dazu Befund und Gutachten zu erstatten.

Mit Schreiben vom 14. Juni 2019 (GZ. BMVIT-319.416/0003-IV/IVVS-ALG/2019) wurden die Feststellungsanträge der ASFINAG vom 13.03.2017 sowie vom 12.10.2017, eine CD mit den verfahrensgegenständlichen Projekten sowie eine CD mit Befund und Gutachten der Sachverständigen Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Rainer Flesch, Dipl.-Ing. Heinrich Fritzer, Dipl.-Ing. Martin Kühnert und Dipl.-Ing. Wolfgang Stundner im Rahmen des Parteiengehörs (§45 Abs.3 AVG) den mitwirkenden Behörden, dem Umweltschutz, den Standortgemeinden sowie der Projektwerberin übermittelt. Es wurde die Möglichkeit eingeräumt, binnen drei Wochen eine Stellungnahme dazu abzugeben. Vom Recht auf Gehör haben die Gemeinde Lorüns mit Schreiben vom 04.07.2019 und das wasserwirtschaftliche Planungsorgan mit Schreiben vom 08.07.2019 Gebrauch gemacht und eine Stellungnahme abgegeben. Keine dieser Parteien hat das gegenständliche Vorhaben als UVP-pflichtig angesehen.

Mit Verfahrensordnung wurden gemäß § 39 Abs. 2 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 –AVG aus Gründen der Verfahrensökonomie das Verfahren S 16 Arlberg Schnellstraße / A 14 Rheintal-/Walgau Autobahn, Abschnitt Glasbühel –Ast Bludenz/ Montafon Fahrstreifenerweiterung S16 AB-km 52,500 –62,210 A14 AB-km 60,589 –61,370 Antrag vom 13.03.2017 auf Feststellung gemäß §§ 24 Abs. 5 UVP-G 2000 iVm 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 sowie das Verfahren S 16 Arlberg Schnellstraße / A 14 Rheintal-/Walgau Autobahn, Abschnitt HAST. Dalaas –Franzensbrücke Fahrstreifenerweiterung S16 AB-km 50,120 –51,980 Antrag vom 12.10.2017 auf Feststellung gemäß §§ 24 Abs. 5 UVP-G 2000 iVm 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 verbunden.

Mit Schreiben vom 14.06.2019, GZ BMVIT-319.416/0003-IV/IVVS-ALG/2019 wurde den Verfahrensparteien Gelegenheit gegeben, zu dieser Verfahrensordnung in Ausübung des rechtlichen Gehörs Stellung zu nehmen. Mit Schreiben vom 09.08.2019, GZ BMVIT-319.416/7-IV/IVVS-ALG/2019, wurde die Stellungnahme des Wasserwirtschaftlichen Planungsorgans vom 08.07.2019 dem in gegenständlichem Verfahren bestellten nichtamtlichen Sachverständigen für den Fachbereich Wasser, Dipl.-Ing. Wolfgang Stundner sowie auch der Projektwerberin übermittelt. Der genannte Sachverständige wurde gebeten, der Behörde mitzuteilen, ob die Ausführungen des Wasserwirtschaftlichen Planungsorgans plausibel und nachvollziehbar sind. Seitens des Sachverständigen wurde mit Schreiben vom 09.08.2019 dazu Stellung genommen.

Am 11. September 2019 wurde eine Neufassung des „**Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs 4.1.**“ herausgegeben, welches dem aktuellen Stand der Technik entspricht.

Es wurde daher der dem gegenständlichen Verfahren beigezogene nichtamtliche Sachverständige für den Fachbereich „Luftschadstoffe“, Dipl.-Ing. Martin Kühnert mit GZ BMVIT-319.416/0010-IV/IVVS-ALG/2019 vom 23. September 2019 ersucht, unter Berücksichtigung dieser Neufassung

dieses Handbuches eine Evaluierung der Ergebnisse seines Gutachtens in gegenständlichem Verfahren vorzunehmen. Dazu hat der Sachverständige mit Schreiben vom 22.10.2019 Stellung genommen.

Im Sinne der Bestimmung des § 45 Abs. 3 AVG wurde mit GZ BMVIT-319.416/0013-IV/IVVS-ALG/2019 den mitwirkenden Behörden, dem Umweltanwalt sowie den Standortgemeinden die gesamte gutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen Dipl.-Ing. Martin Kühnert mit der Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme zur Kenntnis gebracht.

Bei der erkennenden Behörde sind keine Stellungnahmen der oben genannten eingelangt.

Gem. § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 ist die Entscheidung von der Behörde in geeigneter Form kundzumachen. Dies erfolgt durch Anschlag der Entscheidung an der Amtstafel der Standortgemeinden Dalaas, Innerbranz, Stallehr, Lorüns und Bürs für die Dauer von sechs Wochen.

Weiters werden der Bescheid und die einen Bescheidbestandteil bildenden Einreichunterlagen beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zur öffentlichen Einsicht aufgelegt und der Bescheid auf der Internetseite des ho. Bundesministeriums, auf der Kundmachungen nach dem UVP-G 2000 für Bundesstraßen erfolgen, veröffentlicht sowie unter Angabe des Datums der Internetveröffentlichung als Download bereitgestellt.

II. Der entscheidungswesentliche Sachverhalt

Das Vorhaben einer Fahrstreifenerweiterung im Abschnitt der S 16 von Glasbühel bis ASt. Bludenz/Montafon erstreckt sich im Anschluss an den schon derzeit 3-streifigen Abschnitt bei Glasbühel (S16 AB.km 52,500) bis zum Ende der S16 und über die A14 ASt. Bludenz/Montafon hinweg bis A14 AB.km 60,589. Es werden auch in diesem Abschnitt künftig insgesamt 6 Fahrstreifen zur Verfügung stehen.

Auf Grund der Lage der verbundenen Vorhaben ist entsprechend der Rechtslage zum Zeitpunkt der Antragstellung (§24 Abs. 6 UVP-G 2000) nur von der physischen Berührung von schutzwürdigen Gebieten der Kategorie C (Wasserschutz- und Schongebiet) sowie der Kategorie E (Siedlungsgebiet) auszugehen.

Durch das Vorhaben sind dauernde Rodungen im Ausmaß von 8.183 m² und temporäre Rodungen im Umfang von 2.910 m² für den Abschnitt Glasbühel bis ASt. Bludenz-Montafon und für den Abschnitt Hast. Dalaas bis Franzensbrücke sind dauernde Rodungen im Ausmaß von 1.602 m² und temporäre Rodungen im Umfang von 2.346 m² erforderlich. Die mit dem gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhaben verbundenen Rodungen nehmen insgesamt eine Fläche von 1,5041 ha in Anspruch und berühren kein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie A des Anhangs 2 des UVP-G 2000.

An die genannten Sachverständigen wurden die nachstehenden Beweisfragen gerichtet und die vorhabensbedingten Auswirkungen wie folgt bewertet:

Univ.-Prof. DI Dr. Rainer Flesch (Fachbereich Erschütterungen):

für den Abschnitt Dalaas-Franzensbrücke:

- 1. Die Projektwerberin führt aus, dass die beiliegenden Projektunterlagen sowie der vorliegende Umweltbericht nachweisen, dass keine wesentlichen Beeinträchtigungen des Schutzzweckes des berührten Siedlungsgebietes insbesondere hinsichtlich Luftschadstoffimmissionen, Lärm und Erschütterungen zu erwarten sind und es somit zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung des schutzwürdigen Gebietes der **Kategorie E** (Siedlungsgebiet) kommt. Trifft dies zu, obwohl sich die nächstgelegenen Wohnobjekte lediglich in einem Abstand von 10 Metern zur S 16 befinden? Sind die dbzgl. Ausführungen auf den Seiten 18-22 des Umweltberichtes plausibel und nachvollziehbar?
- 2. Sind die Ausführungen auf Seite 18 des vorliegenden Umweltberichts zum Themenbereich **Erschütterungen** ausreichend bzw. schlüssig? Wenn nicht, sind entsprechende Unterlagen von der Projektwerberin nachzufordern?
- 3. Sind die im Umweltbericht getroffenen Aussagen in Kapitel 4.5 (Kategorie E) in Hinblick auf den Fachbereich **Erschütterungen** plausibel und nachvollziehbar?
- 4. Trifft es zu, dass es zu keinen wesentlichen Beeinträchtigungen auf das schutzwürdige Gebiet der **Kategorie E** (Siedlungsgebiet) kommt? Sind die Ausführungen der Projektwerberin dazu zutreffend? Sind die Ausführungen in Kapitel 4.5 Seiten 16-18 (Revisionsunterlagen) des vorliegenden Umweltberichts (Einlage D1) plausibel und nachvollziehbar?

für den Abschnitt Glasbühel – ASt. Bludenz-Montafon:

- 1. Die Projektwerberin führt aus, dass die beiliegenden Projektunterlagen sowie der vorliegende Umweltbericht nachweisen, dass keine wesentlichen Beeinträchtigungen des Schutzzweckes des berührten Siedlungsgebietes insbesondere hinsichtlich Luftschadstoffimmissionen, Lärm und Erschütterungen zu erwarten sind und es somit zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung des schutzwürdigen Gebietes der **Kategorie E** (Siedlungsgebiet) kommt. Trifft dies zu, obwohl sich die nächstgelegenen Wohnobjekte lediglich in einem Abstand von 10 Metern zur S 16 befinden? Sind die dbzgl. Ausführungen auf den Seiten 18-22 des Umweltberichtes plausibel und nachvollziehbar?
- 2. Sind die Ausführungen auf Seite 18 des vorliegenden Umweltberichts zum Themenbereich **Erschütterungen** ausreichend bzw. schlüssig? Wenn nicht, sind entsprechende Unterlagen von der Projektwerberin nachzufordern?
- 3. In Ergänzung zu den bereits am 3.10.2017 übermittelten relevanten Fragen aus dem Fragenkatalog darf nachstehende Frage ergänzt werden: „Sind die im Umweltbericht

getroffenen Aussagen in Kapitel 4.5 (Kategorie E) in Hinblick auf den Fachbereich Erschütterungen plausibel und nachvollziehbar?“

- *4. Trifft es zu, dass es zu keinen wesentlichen Beeinträchtigungen auf das schutzwürdige Gebiet der **Kategorie E** (Siedlungsgebiet) kommt? Sind die Ausführungen der Projektwerberin dazu zutreffend? Sind die Ausführungen in Kapitel 4.5 Seiten 16-18 (Revisionsunterlagen) des vorliegenden Umweltberichts (Einlage D1) plausibel und nachvollziehbar?*

Dipl.-Ing. Heinrich Fritzer (Fachbereiche Verkehr und Lärm):

für den Abschnitt Dalaas-Franzensbrücke:

- *1. Reichen die vorgelegten Unterlagen zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen im Sinne des § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 aus bzw. welche Unterlagen wären seitens der Antragstellerin an die Behörde nachzureichen (als Richtschnur dienen die in Merkblatt B genannten Unterlagen)?*
- *2. Ist das vorliegende **verkehrstechnische** Gutachten (Verkehrsuntersuchung, Beilage B1) plausibel und nachvollziehbar, insbesondere der berechnete JDTV 2030? Wurde der für die vorhergehende Fahrstreifenerweiterung vorgesehene Abschnitt „Glasbühel bis ASt. Bludenz/Montafon (S16/A14)“ in den Berechnungen bereits berücksichtigt?*
- *3. Trifft es zu, dass es zu keinen wesentlichen Beeinträchtigungen auf das schutzwürdige Gebiet der **Kategorie E** (Siedlungsgebiet) kommt? Sind die Ausführungen der Projektwerberin dazu zutreffend? Sind die Ausführungen in Kapitel 4.5 Seiten 16-18 (Revisionsunterlagen) des vorliegenden Umweltberichts (Einlage D1) plausibel und nachvollziehbar?*
- *4. Sind auch die in den vorgelegten Unterlagen (Lufttechnischer Bericht, Lärmtechnischer Bericht) als Basis herangezogenen **Verkehrszahlen** plausibel und richtig angewendet worden?*
- *5. Wenn der **Lärmtechnische Bericht** (Einlage E1) von den richtigen Verkehrszahlen ausgeht, sind die darin enthaltenen Ausführungen zum Fachbereich Lärm als methodisch einwandfrei zu bewerten und sind die Schlussfolgerungen als plausibel und nachvollziehbar anzusehen?*
- *6. Sind die in der Lärmtechnischen Untersuchung (Einlage E1) getroffenen Aussagen zum Baulärm nachvollziehbar und plausibel? Trifft es zu, dass es auch durch Baulärm zu keinen wesentlichen Beeinträchtigungen auf das schutzwürdige Gebiet der **Kategorie E** (Siedlungsgebiet) kommt?*

Für den Abschnitt Glasbühel – ASt. Bludenz-Montafon:

- *1. Reichen die vorgelegten Unterlagen zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen im Sinne des § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 aus bzw. welche*

Unterlagen wären seitens der Antragstellerin an die Behörde nachzureichen (als Richtschnur dienen die in Merkblatt B genannten Unterlagen)?

- 2. *Ist das vorliegende **verkehrstechnische** Gutachten (Verkehrsuntersuchung, Beilage B1) plausibel und nachvollziehbar, insbesondere der berechnete JDTV 2030? Wurde der für die nächste Fahrstreifenerweiterung vorgesehene Abschnitt der S 16 (HAST Dalaas bis Franzensbrücke) in den Berechnungen bereits berücksichtigt?*
- 3. *Die Projektwerberin führt aus, dass die beiliegenden Projektunterlagen sowie der vorliegende Umweltbericht nachweisen, dass keine wesentlichen Beeinträchtigungen des Schutzzweckes des berührten Siedlungsgebietes insbesondere hinsichtlich Luftschadstoffimmissionen, Lärm und Erschütterungen zu erwarten sind und es somit zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung des schutzwürdigen Gebietes der **Kategorie E** (Siedlungsgebiet) kommt. Sind die Ausführungen der Projektwerberin dazu zutreffend? Sind die Ausführungen in den Einreichunterlagen bzw. Revisionsunterlagen des vorliegenden Umweltberichts plausibel und nachvollziehbar?*
- 4. *Sind auch die in den vorgelegten Gutachten (lufttechnisches und lärmtechnisches Gutachten) als Basis herangezogenen **Verkehrszahlen** plausibel und richtig angewendet worden?*
- 5. *Wenn das vorliegende **lärmtechnische Gutachten** (Lärmtechnische Bericht, Einlage E1) von den richtigen Verkehrszahlen ausgeht, ist das lärmtechnische Gutachten als methodisch einwandfrei zu bewerten und sind die Schlussfolgerungen als plausibel und nachvollziehbar anzusehen?*
- 6. *Treffen die Ergebnisse des lärmtechnischen Gutachtens auch auf die als Siedlungsgebiet gewidmeten, aber nicht bebauten Grundstücke zu?*
- 7. *Sind die in der lärmtechnischen Untersuchung (Einlage E1) getroffenen Aussagen zum Baulärm nachvollziehbar und plausibel? Trifft es zu, dass es auch durch Baulärm zu keinen wesentlichen Beeinträchtigungen auf das schutzwürdige Gebiet der **Kategorie E** (Siedlungsgebiet) kommt?*

Dipl.-Ing. Martin Kühnert (Fachbereiche Luftschadstoffe und Forstwirtschaft):

Für den Abschnitt Dalaas-Franzensbrücke:

- 1. *Trifft es zu, dass durch das geplante Projekt ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie A berührt wird? Trifft es zu, dass ein Bannwald gem. § 27 ForstG betroffen ist? Sind die Ausführungen auf den Seiten 10-14 des vorliegenden Umweltberichts (Einlage D1) plausibel und nachvollziehbar? Trifft es zu, dass es zu keinen wesentlichen Beeinträchtigungen auf das schutzwürdige Gebiet der Kategorie A kommt?*
- 2. *Wenn der lufttechnische Bericht (Einlage F.1) von den richtigen Verkehrszahlen ausgeht, sind die darin enthaltenen Ausführungen als methodisch einwandfrei zu bewerten und sind die Schlussfolgerungen als plausibel und nachvollziehbar anzusehen?*

- 3. *Trifft es zu, dass es zu keinen wesentlichen Beeinträchtigungen auf das schutzwürdige Gebiet der Kategorie E (Siedlungsgebiet) kommt? Sind die Ausführungen der Projektwerberin dazu zutreffend? Sind die Ausführungen in Kapitel 4.5 Seiten 16-18 (Revisionsunterlagen) des vorliegenden Umweltberichts (Einlage D1) plausibel und nachvollziehbar?*

Für den Abschnitt Glasbühel – ASt. Bludenz-Montafon:

- 1. *Wenn das vorliegende luftchemische Gutachten (Lufttechnischer Bericht, Einlage F1) von den richtigen Verkehrszahlen ausgeht, sind die darin enthaltenen Ausführungen als methodisch einwandfrei zu bewerten und sind die Schlussfolgerungen als plausibel und nachvollziehbar anzusehen?*
- 2. *Die Projektwerberin führt aus, dass die beiliegenden Projektunterlagen sowie der vorliegende Umweltbericht nachweisen, dass keine wesentlichen Beeinträchtigungen des Schutzzweckes des berührten Siedlungsgebietes insbesondere hinsichtlich Luftschadstoffimmissionen, Lärm und Erschütterungen zu erwarten sind und es somit zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung des schutzwürdigen Gebiets der Kategorie E (Siedlungsgebiet) kommt. Trifft dies zu, obwohl sich die nächstgelegenen Wohnobjekte lediglich in einem Abstand von 10 Metern zur S16 befinden? Sind die diesbezüglichen Ausführungen auf den Seiten 18-22 des Umweltberichts plausibel und nachvollziehbar?*
- 3. *Treffen die Ergebnisse des luftchemischen und des lärmtechnischen Gutachtens auch auf die als Siedlungsgebiet gewidmeten, aber nicht bebauten Grundstücke zu? 4. Bei Durchsicht des luftchemischen Gutachtens ist auffällig, dass es keinerlei Bezug auf die Bauphase nimmt. Ist eine entsprechende Ergänzung dieses Gutachtens in Hinblick auf die Bauphase einzufordern?*

Dipl.-Ing. Wolfgang Stundner (Fachbereich Wasser):

Für den Abschnitt Glasbühel – ASt. Bludenz-Montafon:

- 1. *Ist es zutreffend bzw. sind die Ausführungen der Projektwerberin nachvollziehbar, dass der Schutzzweck (vgl. die beiliegenden Bescheide der Wasserrechtsbehörde in der Einlage D1 Umweltbericht) für ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie C nicht wesentlich beeinträchtigt wird?*
- 2. *In welchem Ausmaß werden die oben genannten Wasserschutz- und Schongebiete (Anmerkung: Brunnenfeld Bludenz, Brunnen Stallehr I und Stallehr II) berührt?*
- 3. *Ist der beiliegende Umweltbericht plausibel und nachvollziehbar?*
- 4. *Sind die auf den Seiten 16f des Umweltberichts vorgesehenen Sanierungen bzw. Neubaumaßnahmen ausreichend?*

Die oben angeführten Fragen wurden von den genannten Sachverständigen wie folgt beantwortet:

Univ.-Prof. DI Dr. Rainer Flesch (Fachbereich Erschütterungen):

für den Abschnitt Dalaas-Franzensbrücke:

Antwort auf Frage 1:

Im Gutachten zur Behördenfrage 2 wird auf wesentliche Abschnitte aus (1) und (2) mit Relevanz für den Erschütterungsschutz näher eingegangen. Die Ausführungen auf den Seiten 18-22 des Umweltberichtes sind plausibel und nachvollziehbar.

Antwort auf Frage 2:

Im gegenständlichen Projektabschnitt sind die Erschütterungen sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase größtenteils nicht relevant, da keine zu schützenden Objekte und Anrainer im Nahbereich der Trasse vorhanden sind. Lediglich im Bereich vom km 51,65 werden möglicherweise Sprengungen erforderlich sein. Da sich dort keine Anrainerobjekte befinden, ist auch dort keine tiefere Beurteilung erforderlich. Die entsprechenden gesetzlichen Sicherheitsanforderungen (Trümmerflug etc.) werden selbstverständlich eingehalten. In etwa 135m Abstand von der Felswand befindet sich oberhalb die Trasse der ÖBB- Strecke. Bei der Sprengung wird sichergestellt, dass am Fahrweg $VR_{max} = 67,5$ mm/s eingehalten wird. Dies ist durch Anwendung der Abstands-Lademengenbeziehungen gemäß ÖNORM S 9020 leicht möglich. Die Zeitpunkte der Sprengungen werden mit der ÖBB und den Straßenerhaltern S16 und der Landesstraße abgesprochen. Während Zugvorbeifahrten werden keine Sprengungen vorgenommen. Zumindest nach der ersten Sprengung wird der Fahrweg begangen und nach etwaigen herabgefallenen Materialien abgesucht. Ggf. wird das Potential von Steinschlägen, etc. bereits im Vorfeld abgeklärt. Nach der ersten Antwort des SV hat die Projektwerberin die Erstellung eines Erschütterungsgutachtens durch IC consulenten GmbH beauftragt, welches als Kapitel 20 in den Technischen Bericht (1) integriert wurde. Dieser Bericht ist plausibel und nachvollziehbar und weist insbesondere alle erforderlichen Maßnahmen in der Bauphase aus. In der Betriebsphase sind die Erschütterungen nicht relevant. Die Aussagen sind plausibel und nachvollziehbar. Es sind keine weiteren Unterlagen erforderlich.

Antwort auf Frage 3:

Im Gutachten zur Behördenfrage 2 wird auf wesentliche Abschnitte aus (1) und (2) mit Relevanz für den Erschütterungsschutz näher eingegangen. Die Aussagen im Kapitel 4.5 (Kategorie E) in Hinblick auf den Fachbereich Erschütterungen sind plausibel und nachvollziehbar.

Antwort auf Frage 4:

Im Gutachten zur Behördenfrage 2 wird auf wesentliche Abschnitte aus (1) und (2) mit Relevanz für den Erschütterungsschutz näher eingegangen. Es trifft zu, dass es zu keinen wesentlichen

*Beeinträchtigungen des schutzwürdigen Gebietes der **Kategorie E** (Siedlungsgebiet) kommt. Die Ausführungen der Projektwerberin dazu sind zutreffend. Die Ausführungen in Kapitel 4.5 Seiten 16-18 (Revisionsunterlagen) des vorliegenden Umweltberichts (Einlage D1) sind plausibel und nachvollziehbar.*

Zusammenfassend führt der Sachverständige wie folgt aus:

Die vorgelegten Berichte (1,2) sind vollständig, nachvollziehbar und entsprechen den allgemein anerkannten Regeln des Fachgebietes Erschütterungs- und Sekundärschallschutz sowie den geltenden ÖNORMEN und Richtlinien. Aus der Sicht des Fachgebietes liegen keine Einwände gegen die Projektdurchführung vor.

für den Abschnitt Glasbühel – ASt. Bludenz-Montafon:

Antwort auf Frage 1:

Im Gutachten zur Behördenfrage 2 wird auf wesentliche Abschnitte aus (1) und (2) mit Relevanz für den Erschütterungsschutz näher eingegangen. Die Ausführungen auf den Seiten 18-22 des Umweltberichtes sind plausibel und nachvollziehbar.

Antwort auf Frage 2:

Im Abschnitt 8 in (1) werden die Variantenuntersuchungen dargestellt. Das Fachgutachten Erschütterungen liefert grundsätzlich keine sinnvollen Kriterien für die Trassenauswahl. Es dominiert stets die vorliegende Übertragungskette zwischen Trasse und Bauwerk, wobei die Parameter Abstand Trasse-Gebäude und die Erschütterungsempfindlichkeit des Gebäudes den größten Einfluss besitzen. Bei jeder einzelnen Trasse wird man diesbezüglich sowohl günstige als auch ungünstige Fälle vorfinden. In jedem Fall kann man durch entsprechende Maßnahmen die Einhaltung der Richtwerte für den Erschütterungsschutz sicherstellen.

Für den Fachbereich Erschütterungen sind Angaben betreffend den LKW-Verkehr maßgeblich. An der Zählstelle Außerbranz wurden 2014 **1245 KFZ>3,5 t** (DTVMS Mo-So KFZ/24h) gezählt.

Das Grundkonzept eines möglichen Bauablaufes wird in Kapitel 19 in (1) dargestellt. Die genaue Umsetzung unterliegt der Dispositionsfreiheit der Baufirma. Jedenfalls muss die Einhaltung der Richtwerte für den Objektschutz gemäß ÖNORM S 9020 gewährleistet und ein ausreichender Erschütterungsschutz für die Anrainer gemäß ÖNORM S 9012 angestrebt werden.

Auf Basis des Grundkonzeptes wurden 51 zusätzliche LKW-Fahrten pro Tag ermittelt. Unter Berücksichtigung der oben angegebenen LKW-Zahl 1245 pro Tag ergibt sich bei Ansatz einer jährlichen Steigerung von 1% im Jahr 2022 eine LKW-Zahl von 1345 pro Tag. Die 51 zusätzlichen LKW

pro Tag zufolge der Bauarbeiten stellen zusätzlich 4% an LKW-Verkehr dar und sind aus der Sicht des Erschütterungsschutzes auch unter widrigen Randbedingungen nicht relevant.

Nach der ersten Antwort des SV hat die Projektwerberin die Erstellung eines Erschütterungsgutachtens durch IC consulente GmbH beauftragt, welches als Kapitel 20 in den Technischen Bericht (1) integriert wurde. Dieser Bericht ist plausibel und nachvollziehbar und weist insbesondere alle erforderlichen Maßnahmen in der Bauphase aus. In der Betriebsphase sind die Erschütterungen nicht relevant. Die Aussagen sind plausibel und nachvollziehbar. Es sind keine Nachforderungen erforderlich.

Antwort auf Frage 3:

Im Gutachten zur Behördenfrage 2 wird auf wesentliche Abschnitte aus (1) und (2) mit Relevanz für den Erschütterungsschutz näher eingegangen. Die Aussagen im Kapitel 4.5 (Kategorie E) in Hinblick auf den Fachbereich Erschütterungen sind plausibel und nachvollziehbar.

Antwort auf Frage 4:

Im Gutachten zur Behördenfrage 2 wird auf wesentliche Abschnitte aus (1) und (2) mit Relevanz für den Erschütterungsschutz näher eingegangen. Es trifft zu, dass es zu keinen wesentlichen Beeinträchtigungen des schutzwürdigen Gebietes der **Kategorie E** (Siedlungsgebiet) kommt. Die Ausführungen der Projektwerberin dazu sind zutreffend. Die Ausführungen in Kapitel 4.5 Seiten 16-18 (Revisionsunterlagen) des vorliegenden Umweltberichts (Einlage D1) sind plausibel und nachvollziehbar.

Zusammenfassend führt der Sachverständige wie folgt aus:

Die vorgelegten Berichte (1,2) sind vollständig, nachvollziehbar und entsprechen den allgemein anerkannten Regeln des Fachgebietes Erschütterungs- und Sekundärschallschutz sowie den geltenden ÖNORMEN und Richtlinien. Aus der Sicht des Fachgebietes liegen keine Einwände gegen die Projektdurchführung vor.

Dipl.-Ing. Heinrich Fritzer (Fachbereiche Verkehr und Lärm)

für den Abschnitt Dalaas-Franzensbrücke:

Antwort auf Frage 1:

Aus verkehrs- und lärmtechnischer Sicht entsprechen Umfang und Inhalt der Projektunterlagen den gängigen Planungsgrundsätzen und –standards. Die vorgelegten Unterlagen sind im Einlagenverzeichnis, Einlage A0, REV. A 2018 aufgelistet und reichen zur Identifikation des

Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen während der Betriebs- und Bauphase auf das Siedlungsgebiet im Sinne des § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 aus.

Antwort auf Frage 2:

Das Untersuchungsgebiet ist RVS-konform abgegrenzt und entspricht jenem verkehrlichen Einflussbereich und/oder Auswirkungsbereich des Vorhabens und damit jenem Raum, in dem die wesentlichen Auswirkungen zu erwarten sind. Die untersuchten verkehrlichen Planfälle beinhalten jedenfalls die wesentlichen Wirkungen im gesamten relevanten Raum. In den Verkehrsuntersuchungen ist die Verkehrserzeugung ausreichend dokumentiert. Die Verkehrsmodellierungen wurden im jahresdurchschnittlichen täglichen Verkehr (JDTV) für das relevante Straßennetz des Untersuchungsraums durchgeführt. Das Analysemodell ist für die weitergehende Berechnung der allgemeinen Verkehrszunahme mit Hilfe der Verkehrsprognose Österreich 2025+ geeignet. Die maßgebenden Relevanz- bzw. Maßnahmenplanfälle wurden für die Prognosejahre 2020 (geplante Inbetriebnahme) und 2030 (Betriebsphase) bearbeitet. Der Prognosehorizont ist ausreichend. Mit der Fahrstreifenverlegung lässt sich die derzeit schlechte Angebotsqualität soweit verbessern, dass der zusätzliche Stauraum die Häufigkeit von Blockabfertigungen in Dalaaser Tunnel reduziert. Das vorliegende verkehrstechnische Gutachten (Verkehrsuntersuchung, Einlage B1, Rev. A 2018) ist plausibel und nachvollziehbar, insbesondere der berechnete JDTV 2030. Der für die vorgehende Fahrstreifenverlegung vorgesehene Abschnitt „Glasbühel bis ASt Bludenz/Montafon (S16/A14)“ ist in den Berechnungen bereits berücksichtigt.

Antwort auf Frage 3:

Durch das vorhabensbedingte Ausmaß und die Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen – in der Form von gesundheitsgefährdenden bzw. lebensbedrohenden oder das Wohlbefinden erheblich einschränkenden Immissionen – darf die Bevölkerung auf den gemäß Kategorie E gewidmeten Grundflächen (Siedlungsgebieten) nicht wesentlich beeinträchtigt werden. Diesbezüglich werden zur Beurteilung die den Stand der Technik darstellenden Regelungen der BStLärmIV, BGBl. II Nr. 215/2014 herangezogen. Diese Verordnung gibt in § 6 Abs. 3 die Grenzwerte der Gesundheitsgefährdung durch Straßenverkehrslärm mit $L_{den} = 65$ dB und $L_{night} = 55$ dB vor. Ausgehend von diesen Grenzwerten sind Immissionserhöhungen von weniger als 1 dB irrelevant. Da die Differenz zwischen L_{den} und L_{night} weniger als 10 dB beträgt, ist der Nacht-Lärmindex beurteilungsrelevant. Bei den im Untersuchungsraum (innerhalb von 300m um das Vorhaben) gewidmeten Wohngebieten bzw. dem Mischgebiet betragen die vorhabensbedingten Immissionen im maßgebenden Nachtzeitraum weniger als 55 dB. Folglich werden die Grenzwerte der Gesundheitsgefährdung durch Straßenverkehrslärm eingehalten. Berücksichtigt man die Irrelevanzgrenze von 1,0 dB, liegen die Immissionen sogar unter der Grenze zur Beurteilung unzumutbarer Belästigungen von Nachbarn durch Straßenverkehrslärm (BStLärmIV, § 6 Abs. 2: $L_{den} = 60$ dB, $L_{night} = 50$ dB). Aus lärmtechnischer Sicht kommt es zu keinen wesentlichen Beeinträchtigungen des schutzwürdigen Gebietes der Kategorie E (Siedlungsgebiet). Die

Ausführungen der Projektwerberin dazu sind zutreffend. Die Ausführungen in Kapitel 4.5 Seiten 16-18 (Revisionsunterlagen) des vorliegenden Umweltberichtes (Einlage D1) sind plausibel und nachvollziehbar.

Antwort auf Frage 4:

Die im Lufttechnischen Bericht als Basis herangezogenen Verkehrszahlen wurden plausibel und richtig angewendet. Im Lärmtechnischen Bericht wurden die Verkehrszahlen aus der Verkehrsuntersuchung für den Referenzplanfall 2030 ebenfalls plausibel und richtig angewendet. Der Maßnahmenplanfall 2030 zeigt für die S16 geringfügig höhere Verkehrszahlen. Es kann jedoch von einer richtigen Anwendung ausgegangen werden, da die Ergebnisse aus Sicht der Anrainer auf der sicheren Seite liegen.

Antwort auf Frage 5:

Aus lärmtechnischer Sicht kann mit den Projekteinlagen E1 und E2 konkret beurteilt werden, ob in der Betriebsphase die Bevölkerung auf den im Untersuchungsraum gemäß Kategorie E gewidmeten Grundflächen durch das gegenständliche Vorhaben wesentlich beeinträchtigt ist. Der vorliegende Lärmtechnische Bericht (Einlage E1) geht von den richtigen Verkehrszahlen aus. Die darin enthaltenen Ausführungen zum Fachbereich Lärm sind als methodisch einwandfrei zu bewerten. Die Schlussfolgerungen daraus können als plausibel und nachvollziehbar angesehen werden. Für die gegenständliche Beurteilung wurden die den Stand der Technik darstellenden Regelungen der BStLärmIV, BGBl. II Nr. 215/2014 herangezogen.

Antwort auf Frage 6:

Das nachvollziehbare und plausible Baukonzept berücksichtigt den Geräteeinsatz und den

Bauverkehr (inkl. der Leerfahrten) und geht dem derzeitigen Planungsstand entsprechend von realistischen Bauszenarien aus. Die baustellenbedingte Schallemission wurde auf Basis dieses Baukonzepts modellhaft ermittelt. Die Immissionsermittlung erfolgte unter Anwendung des dreidimensionalen Berechnungsmodells mit dem anerkannten Rechenprogramm Sound-PLAN. Die vorliegenden Ergebnisse stellen plausible Anhaltswerte für grundsätzliche Aussagen dar.

Im Untersuchungsraum wurden als Immissionsorte die bereits für die Betriebsphase gewählten repräsentativen Gebäudepunkte herangezogen. Aus lärmtechnischer Sicht kann mit den Angaben und Berechnungsergebnissen für die Bauphasen beurteilt werden, ob die Bevölkerung auf den im Untersuchungsraum (innerhalb von 300 m um das Vorhaben) gemäß Kategorie E gewidmeten Grundflächen wesentlich beeinträchtigt ist. Diesbezüglich werden zur Beurteilung die den Stand der Technik darstellenden Regelungen der BStLärmIV, BGBl. II Nr. 215/2014 herangezogen. Zur Beurteilung der Gesundheitsgefährdung gelten nach §10 Abs. 4 der BStLärmIV folgende

Grenzwerte: $L_{r,Bau,Tag,W} \leq 67,0$ dB, $L_{r,Bau,Abend,W} \leq 60,0$ dB, $L_{r,Bau,Tag,Sa} \leq 60,0$ dB, $L_{r,Bau,Abend,Sa} \leq 55,0$ dB, $L_{r,Bau,Tag,So} \leq 55,0$ dB, $L_{r,Bau,Abend,So} \leq 55,0$ dB und generell der Nachtgrenzwert $L_{r,Bau,Nacht} \leq 55,0$ dB.

Die im Untersuchungsraum gemäß Kategorie E gewidmeten Grundflächen haben mit baustellenbedingten Immissionen während der Werkzeuge über den Zeitraum Tag (06:00 bis 19:00 Uhr) von weniger als 67,0 dB zu rechnen. Die maximale Immission des baustellenbedingten Schalls wurde für das Wohngebiet Rocken mit rd. 50 dB ermittelt. Damit wird die Unerheblichkeitsschwelle gem. § 10 Abs. 1 der BStLärmIV ($L_{r,Bau,Tag,W} = 55,0$ dB) nicht überschritten. Zur Minderung der in der Bauphase entstehenden Schallemissionen ist beabsichtigt, möglichst lärmarme Maschinen und Geräte zu verwenden, alternative Baumethoden einzusetzen, Maschinen und Geräte abzuschirmen sowie die betroffene Bevölkerung zu informieren.

Aus lärmtechnischer Sicht tritt der Baulärm nur vorübergehend und nicht nachwirkend auf, sodass von keiner wesentlichen Beeinträchtigung der Nachbarn auszugehen ist. Die in der lärmtechnischen Untersuchung (Einlage E1, Rev. B 2018) getroffenen Aussagen zum Baulärm sind nachvollziehbar und plausibel. Es trifft zu, dass es auch durch Baulärm zu keinen wesentlichen Beeinträchtigungen auf das schutzwürdige Gebiet der Kategorie E Siedlungsgebiet) kommt.

für den Abschnitt Glasbühel – ASt. Bludenz-Montafon:

Antwort auf Frage 1:

Aus verkehrs- und lärmtechnischer Sicht entsprechen Umfang und Inhalt der Projektunterlagen den gängigen Planungsgrundsätzen und –standards. Die vorgelegten Unterlagen reichen zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen während der Betriebs- und der Bauphase auf das Siedlungsgebiet im Sinne des § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 aus.

Antwort auf Frage 2:

Das vorliegende verkehrstechnische Gutachten (Verkehrsuntersuchung, Beilage B1) ist plausibel und nachvollziehbar, insbesondere der berechnete JDTV 2030. Der für die vorhergehende Fahrstreifenerweiterung vorgesehene Abschnitt „Glasbühel bis ASt Bludenz/Montafon (S16/A14)“ ist in der Berechnung bereits berücksichtigt.

Antwort auf Frage 3:

Durch das vorhabensbedingte Ausmaß und die Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen – in der Form von gesundheitsgefährdenden bzw. lebensbedrohenden oder das Wohlbefinden erheblich einschränkenden Immissionen – darf die Bevölkerung auf den gemäß Kategorie E gewidmeten Grundflächen (Siedlungsgebieten) nicht wesentlich beeinträchtigt werden. Diesbezüglich werden

zur Beurteilung die den Stand der Technik darstellenden Regelungen der BStLärmIV, BGBl. II Nr. 215/2014 herangezogen. Diese Verordnung gibt in § 6 Abs. 3 die Grenzwerte der Gesundheitsgefährdung durch Straßenverkehrslärm mit $L_{den} = 65$ dB und $L_{night} = 55$ dB vor. Beurteilungsrelevant ist der Nacht-Lärmindex, da die Differenz zwischen L_{den} und L_{night} weniger als 10 dB beträgt. Siehe dazu die Immissionstabellen der Einlage E4.

Da aus der Unterschiedsempfindung beim unmittelbaren Vergleich ähnlicher Geräusche jene kleiner gleich 1,0 dB nicht wahrnehmbar sind, können diese als irrelevant bezeichnet werden.

Bei den im Untersuchungsraum (innerhalb von 300 m um das Vorhaben) gewidmeten Wohn- und Mischgebieten der Siedlungsgebiete von Bludenz (Brunnenfeld, Unterbings, Oberbings) und Stallehr betragen die vorhabensbedingten Immissionen im maßgebenden Nachtzeitraum weniger als 55 dB. Mit den vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen kann die Lärmbelastung gegenüber dem Referenzplanfall im Bereich Brunnenfeld um bis zu 3 dB, im Bereich Unterbings um bis zu 6,3 dB und im Bereich Stallehr um bis zu 2 dB gemindert werden. Folglich werden die Grenzwerte der Gesundheitsgefährdung durch Straßenverkehrslärm eingehalten.

Aus lärmtechnischer Sicht kommt es zu keinen wesentlichen Beeinträchtigungen des schutzwürdigen Gebietes der Kategorie E (Siedlungsgebiet). Die Ausführungen der Projektwerberin dazu sind zutreffend. Die Ausführungen in den Einreichunterlagen, Revision C des vorliegenden Umweltberichts sind plausibel und nachvollziehbar.

Antwort auf Frage 4:

Die im Lufttechnischen Bericht als Basis herangezogenen Verkehrszahlen wurden plausibel und richtig angewendet. Im Lärmtechnischen Bericht wurden die Verkehrszahlen aus der Verkehrsuntersuchung für den Referenzplanfall 2030 ebenfalls plausibel und richtig angewendet. Der Maßnahmenplanfall 2030 zeigt für die S16 geringfügig höhere Verkehrszahlen. Es kann jedoch von einer richtigen Anwendung ausgegangen werden, da die Ergebnisse aus Sicht der Anrainer auf der sicheren Seite liegen.

Antwort auf Frage 5:

Dar vorliegende lärmtechnische Gutachten (Lärmtechnischer Bericht, Einlage E1, Rev. C) geht von den richtigen Verkehrszahlen aus. Die im Gutachten enthaltenen Ausführungen sind als methodisch einwandfrei zu bewerten. Die Schlussfolgerungen daraus können als plausibel und nachvollziehbar angesehen werden. Für die gegenständliche Beurteilung wurden die den Stand der Technik darstellenden Regelungen der BStLärmIV, BGBl. II Nr. 215/2014 herangezogen.

Antwort auf Frage 6:

Die Ergebnisse des lärmtechnischen Gutachtens treffen auch auf die als Siedlungsgebiet rechtskräftig gewidmeten, aber nicht bebauten Grundstücke zu.

Antwort auf Frage 7:

Das nachvollziehbare und plausible Baukonzept berücksichtigt den Geräteeinsatz und den Bauverkehr (inkl. der Leerfahrten) und geht dem derzeitigen Planungsstand entsprechend von realistischen Bauszenarien aus. Die baustellenbedingte Schallemission wurde auf Basis dieses Baukonzepts modellhaft ermittelt. Die Immissionsermittlung erfolgte unter Anwendung des dreidimensionalen Berechnungsmodells mit dem anerkannten Rechenprogramm Sound-PLAN. Als Abschirmung wurden nur die bestehenden Lärmschutzmaßnahmen in das Modell aufgenommen, obwohl tatsächlich während den Bauphasen entweder der bestehende oder schon der neue Lärmschutz wirken. Die vorliegenden Ergebnisse stellen plausible Anhaltswerte für grundsätzliche Aussagen dar.

Im Untersuchungsraum wurden als Immissionsorte die bereits für die Betriebsphase gewählten repräsentativen Gebäudepunkte herangezogen. Aus lärmtechnischer Sicht kann mit den Angaben und Berechnungsergebnissen für die Bauphasen beurteilt werden, ob die Bevölkerung auf den im Untersuchungsraum (innerhalb von 300 m um das Vorhaben) gemäß Kategorie E gewidmeten Grundflächen wesentlich beeinträchtigt ist. Zur Beurteilung der Gesundheitsgefährdung gelten nach §10 Abs. 4 der BStLärmIV folgende Grenzwerte: $L_{r,Bau,Tag,W} \leq 67,0$ dB, $L_{r,Bau,Abend,W} \leq 60,0$ dB, $L_{r,Bau,Tag,Sa} \leq 60,0$ dB, $L_{r,Bau,Abend,Sa} \leq 55,0$ dB, $L_{r,Bau,Tag,So} \leq 55,0$ dB, $L_{r,Bau,Abend,So} \leq 55,0$ dB und generell der Nachtgrenzwert $L_{r,Bau,Nacht} \leq 55,0$ dB.

Die im Untersuchungsraum gemäß Kategorie E gewidmeten Grundflächen haben mit baustellenbedingten Immissionen während der Werktage über den Zeitraum Tag (06:00 bis 19:00Uhr) von weniger als 67,0 dB zu rechnen. Die maximalen Immissionen des baustellenbedingten Schalls wurden für die Wohn- und Mischgebiete in den Siedlungsgebieten von Brunnenfeld mit 55,1 dB, von Unterbings mit 64,3 dB, von Innerfeld/Stallehr mit 57,5 dB und von Oberbings mit 53,7 dB ermittelt. Im Wohngebiet von Oberbings wird die Unerheblichkeitsschwelle gem. § 10 Abs. 1 der BStLärmIV ($L_{r,Bau,Tag,W} = 55,0$ dB) nicht und im Wohngebiet von Brunnenfeld irrelevant überschritten.

Anzumerken ist, dass sich die ermittelten Werte auf die bestehenden Lärmschutzmaßnahmen beziehen, tatsächlich aber nach Möglichkeit bereits im ersten Bauschritt die neuen Lärmschutzmaßnahmen errichtet werden und dadurch eine bessere Abschirmung erzielt wird. Zur Minderung der in der Bauphase entstehenden Schallemissionen ist beabsichtigt, möglichst lärmarme Maschinen und Geräte zu verwenden, alternative Baumethoden einzusetzen, Maschinen und Geräte abzuschirmen sowie die betroffene Bevölkerung zu informieren.

Aus lärmtechnischer Sicht tritt der Baulärm nur vorübergehend und nicht nachwirkend auf, sodass von keiner wesentlichen Beeinträchtigung der Nachbarn auszugehen ist.

Die in der lärmtechnischen Untersuchung (Einlage E1) getroffenen Aussagen zum Baulärm sind nachvollziehbar und plausibel. Es trifft zu, dass es auch durch Baulärm zu keinen wesentlichen Beeinträchtigungen auf das schutzwürdige Gebiet der Kategorie E (Siedlungsgebiet) kommt.

Dipl.-Ing. Martin Kühnert (Fachbereiche Luftschadstoffe und Forstwirtschaft):

für den Abschnitt Dalaas- Franzensbrücke:

Antwort auf Frage 1:

Die vorgelegten Unterlagen enthalten alle Angaben, die für den Fachbereich Forstwirtschaft zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen auf den Bannwald zwischen Schmiedtobel und Dalaaser Tunnel gem. § 23a Abs. 2 UVP-G 2000 erforderlich sind.

Durch das geplante Projekt ist ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie A, nämlich ein Bannwald gem. § 27 ForstG betroffen.

Aufgrund der unterschiedlichen Angaben im Umweltbericht des Feststellungsantrags, was die Flächenbeanspruchung im Bereich des Gst. 414/1, KG Dalaas betrifft (300 m² befristete Rodung lt. Text, 566 m² dauernde Grundbeanspruchung lt. Abb. 1), wurde eine Rücksprache mit dem Ersteller des Umweltberichts (Büro Beitzl) gehalten. Dabei ergab sich, dass sich die Angaben der 300 m² auf die tatsächlich bestockte Fläche des Grundstücks Nr. 414/1 bezieht. Da aber das gesamte Grundstück im Kataster als Wald ausgewiesen ist, und damit solange als Wald gilt, solange die Behörde nicht festgestellt hat, dass es sich um Nichtwald handelt, wird zur Sicherheit von einer **dauernden Rodelfläche von 566 m²** ausgegangen und diese Rodung der Bewertung der Auswirkungen unterstellt. **Ansonsten sind die Ausführungen auf den Seiten 10-14 des vorliegenden Umweltberichts (Einlage D1) plausibel und nachvollziehbar.**

Eine Rodung im Ausmaß von rd. 0,06 ha entspricht 1% der Gesamtfläche des gegenständlichen Bannwaldes (rd. 6 ha), was als vernachlässigbar einzustufen ist. Zudem beschränken sich die Grundbeanspruchungen auf die östlichen und westlichen Hangfußbereiche (Straßenböschungen), auf denen ausschließlich Jungbestände stocken, die aufgrund ihrer geringen Bestandesdichte und Höhe noch keine relevante Objektschutzfunktion für die S 16 leisten können. Der Schutz vor Lawinen wird aber durch den über der Böschung gelegenen erwachsenen Baumbestand und der Schutz vor Steinschlag zusätzlich noch durch ein Steinschlagschutznetz gewährleistet. Weder der erwachsene Baumbestand, noch das Steinschlagschutznetz werden durch das Vorhaben berührt. Die vorhabensbedingten Eingriffe haben daher keine relevanten Auswirkungen – weder auf den Bestand des Bannwaldes noch auf seine Funktionalität (Objektschutz der S16) **Es**

trifft daher zu, dass es zu keinen wesentlichen Beeinträchtigungen auf das schutzwürdige Gebiet der Kategorie A (Bannwald) kommt.

Antwort auf Frage 2:

Die vorgelegten Unterlagen enthalten alle Angaben, die für den Fachbereich Luft zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen gem. § 23a Abs. 2 UVP-G 2000 erforderlich sind.

Das Straßenbauliche Projekt enthält alle Angaben und planliche Darstellungen, die zur **Beschreibung des Vorhabens** erforderlich sind. In der Verkehrsuntersuchung sind die Verkehrszahlen für die betrachteten Planfälle dargelegt, welche die Grundlagen für die Emissions- und Immissionsberechnung für Luftschadstoffe darstellen. Die im Technischen Bericht und im „Lufttechnischen Bericht“ enthaltenen Angaben zur Bau- und Betriebsphase sind zur Grobabschätzung der Umweltauswirkungen des Vorhabens aus lufttechnischer Sicht ausreichend.

Die **Umweltauswirkungen des Vorhabens** auf die schutzwürdigen Gebiete der Kat. A und E sind im Umweltbericht beschrieben. Die vorhabenbedingten Immissionszunahmen in diesen Gebieten sind aus der luftchemischen Untersuchung ableitbar. Die Lage der schutzwürdigen Gebiete und die Flächenwidmung sind im Umweltbericht ausreichend dargestellt. Schutzwürdige Gebiete der Kategorie B (Alpinregion) und C (Wasserschutz- und Schongebiet) sind vom Vorhaben nicht betroffen. Die Angaben zu den Umweltauswirkungen reichen aus, um eine Beurteilung der durch die Immissionszunahmen aufgrund des Vorhabens bedingten Auswirkungen auf die schutzwürdigen Gebiete der Kat. A und E zu ermöglichen (siehe auch Beantwortung der Frage 3).

Emissionen Verkehr

Die in den Einreichunterlagen 2017 (Luftschadstoffanalyse) vorgenommene Emissionsanalyse für den Straßenverkehr wurde vom unterfertigten Sachverständigen geprüft und für nachvollziehbar befunden. Die Berechnung der Emissionen in der luftchemischen Untersuchung mittels der gewählten Emissionsfaktoren nach HBEFA 3.3 (2017) entspricht dem Stand der Technik.

Emissionen Bau

Die durchgeführten Berechnungen zu den Emissionen in der Bauphase sind plausibel, nachvollziehbar und entsprechen dem Stand der Technik

Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum wurde ausreichend groß gewählt, um allfällige relevante Zusatzbelastungen durch das Vorhaben entsprechend dem in der RVS 04.02.12 definierten Stand

der Technik zu erfassen. Die Lage der schutzwürdigen Gebiete der Kat. A und E wurden dabei berücksichtigt.

Immissionspunkte

Die gewählten 4 repräsentativen Immissionspunkte sind gut geeignet, die Immissionsbelastungen im Einwirkungsbereich des Vorhabens zu beschreiben. Damit wird die durch das Vorhaben bei den jeweils nächstgelegenen Wohnobjekten und gewidmeten Siedlungsgebieten sowie in Kat. A-Gebieten (Bannwald) entstehenden maximalen Zusatz- und Gesamtbelastungen ausreichend erfasst. Die Immissionspunkte wurden so gelegt, dass nicht nur bestehende Wohnobjekte, sondern auch die nächstgelegenen Widmungsgrenzen von Siedlungsgebieten erfasst wurden.

Immissionsgrenzwerte

Für die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens durch Luftschadstoffe sind im Feststellungsverfahren die Immissionsgrenzwerte nach Anlage 1 des IG-L und nicht die Grenzwerte gem. § 20 Abs. 3 IG-L für die Genehmigung einer Straße maßgebend. Aus dieser Regelung ergeben sich nach dem IG-L für ein Feststellungsverfahren die in Tab. 3 angeführten Kriterien.

Abweichend von der luftchemischen Untersuchung des Einreichprojekts, wo die Gesamtbelastung in der Bauphase in Kap. 7.3 dem Genehmigungsgrenzwert nach § 20 (3) IG-L gegenübergestellt wird (konkret einer Überschreitungshäufigkeit des PM10-TMW-Grenzwerts von 35 Tagen pro Jahr), erfolgt die Bewertung im gegenständlichen Gutachten nach den Gebietsschutzgrenzwerten des IG-L (konkret einer Überschreitungshäufigkeit des PM10-TMW-Grenzwerts von 25 Tagen pro Jahr).

Tab. 1: Gebietsschutzgrenzwerte nach IG-L in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (ausgenommen CO: angegeben in mg/m^3)

Luftschadstoff	HMW (Halbstundenmittel)	MW8 (8-Stundenmittel)	TMW (Tagesmittel)	JMW (Jahresmittel)
Stickstoffdioxid (NO_2)	200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$			30+5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
PM ₁₀			50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (25 Ü) ⁽¹⁾	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
PM _{2,5}				25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ⁽²⁾
Stickoxide (NO_x)				30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ⁽³⁾
Schwefeldioxid (SO_2)	200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$		120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ⁽³⁾
Blei in PM ₁₀				0,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Arsen in PM ₁₀				6 ng/ m^3
Cadmium in PM ₁₀				5 ng/ m^3
Nickel in PM ₁₀				20 ng/ m^3
Benzo(a)pyren in PM ₁₀				1 ng/ m^3

Anm. zu Tab. 2.2: Verkehrsrelevante Schadstoffe sind grau hinterlegt.

⁽¹⁾ 25 Überschreitungen des TMW-Grenzwertes sind lt. Anlage 1 IG-L zulässig

⁽²⁾ Der Grenzwert für PM_{2,5} gilt ab 1.1.2015

⁽³⁾ Die Grenzwerte der VO zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation gelten nur in Hintergrundgebieten (außerhalb von Ballungsräumen und nicht im unmittelbaren Einflussbereich von NO_x- und SO₂-Emittenten)

Bewertung der Erheblichkeit der Auswirkungen in der Betriebsphase

Die Erheblichkeit von Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt wird über so genannte Erheblichkeitsschwellenwerte oder Irrelevanzkriterien definiert („Schwellenwertkonzept“). Die Erheblichkeit von Schadstoffzusatzbelastungen ist besonders im Falle von Grenzwertüberschreitungen durch die Vorbelastung von Bedeutung. Bei einer Unterschreitung dieser Irrelevanzkriterien ist die Zusatzbelastung definitionsgemäß so gering, dass - gemessen an den Wirkungsschwellen für die empfindlichsten Schutzgüter - Auswirkungen auf die Gesundheit und die natürliche Lebens- und Leistungsfähigkeit von Lebewesen sowie das chemische und physikalische Gleichgewicht des Bodens jedenfalls ausgeschlossen werden können. Derart geringe Immissionskonzentrationen und Depositionsraten liegen innerhalb des statistischen Schwankungsbereiches der Vorbelastung und in der Regel auch unter dem messtechnisch erfassbaren Bereich. Erhebliche Auswirkungen derartig geringer Zusatzbelastungen auf die Luftqualität können von vorneherein – auch bei einer hohen Vorbelastung ausgeschlossen werden.

In Deutschland ist das Schwellenwertkonzept in der TA-Luft gesetzlich verankert.

In Österreich sind Immissions-Schwellenwerte in verschiedenen wissenschaftlichen Publikationen (z.B. „Leitfaden zur Erstellung für Umweltverträglichkeitserklärungen für Abfallverbrennungsanlagen und Thermische Kraftwerke“ (UBA, 2001), „UVE - Leitfaden“ (UBA, 2002), „Leitfaden UVP-G und IG-L“ (UBA, 2005), „Technische Anleitung Schwellenwertkonzept“ (Puxbaum et al., 2007)) genannt. Weiters wird in § 20 (3) IG-L idgF im Zusammenhang mit der Genehmigung von Anlagen und dem Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße in Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen von „relevanten“ Immissionsbeiträgen gesprochen, allerdings ohne konkrete Schwellenwerte zu nennen. Bei Überschreitung der in § 20 (3) genannten Genehmigungskriterien des IG-L und gleichzeitigen relevanten Immissionsbeiträgen eines Vorhabens ist nachzuweisen, dass aufgrund von Maßnahmen (etwa durch Maßnahmenverordnungen nach IG-L) künftig eine Einhaltung der Grenzwerte zu erwarten ist.

Für Straßenbauvorhaben stellen die einschlägigen „Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS)“ den Stand der Technik dar, wobei zu Fragen des Schwellenwertkonzepts die vom bmvit für verbindlich erklärten RVS 04.02.12 („Ausbreitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen“, FSV, 2014) herangezogen wurden. Nach der oben angeführten Richtlinie gelten die in Tab. 2 genannten Zusatzbelastungen als irrelevant.

Tab. 2: Schutzgutbezogene irrelevante Zusatzbelastungen (JMW) nach RVS 04.02.12 (FSV, 2014)

Schadstoff	Schutzgut Mensch		Ökosystemschutz *)	
	Immissionsgrenzwert	Irrelevanzschwelle	Immissionsgrenzwert	Irrelevanzschwelle
<i>Stickstoffdioxid [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]</i>	30	0,9		
<i>Stickstoffoxide [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]</i>	–	–	30	3
<i>PM_{2,5} [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]</i>	25	0,75	-	-
<i>PM₁₀ [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]</i>	40	1,2	-	-
<i>Staubniederschlag [$\text{mg}/(\text{m}^2\text{d})$]</i>	210	6,3	-	-
<i>Benzol [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]</i>	5	0,15	-	-
<i>Benzo(a)pyren [ng/m^3]</i>	1	0,03	-	-
<i>Blei [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]</i>	0,5	0,015	-	-
<i>Cadmium [ng/m^3]</i>	5	0,15	-	-
<i>Arsen [ng/m^3]</i>	6	0,18	-	-
<i>Nickel [ng/m^3]</i>	20	0,6	-	-
<i>Schwefeldioxid [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]</i>	–	–	20	2

*) nur für Gebiete relevant, in denen diese Immissionsgrenzwerte anzuwenden sind (vgl. Messstellenkonzept zum IG-L)

Die in der RVS 04.02.12 genannten Irrelevanzkriterien beziehen sich auf die verkehrsrelevanten Grenzwerte des IG-L zum Schutz der menschlichen Gesundheit (irrelevante Zusatzbelastungen bis 3% des Grenzwertes) und auf die Grenzwerte der Verordnung zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation (irrelevante Zusatzbelastungen bis 10% des Grenzwertes), wobei hier nur Jahresmittel herangezogen werden.

Die Festlegung von Irrelevanzkriterien in der Höhe von 3% der Jahresmittelgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit wird in Folgendem begründet:

Kumulierungen von Immissionsbeiträgen verschiedener Linienquellen sind erheblich unwahrscheinlicher als bei Punktquellen oder verkehrserregenden Vorhaben wie z.B. Einkaufszentren.

Bei Straßenprojekten überwiegen in der Regel die Entlastungen von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen. Damit ergibt sich auch eine Reduktion der Hintergrundbelastung in den Siedlungsgebieten.

Die Grenze der messtechnischen Genauigkeit bei Erfassung der Grundbelastung liegt je nach Schadstoff etwa zwischen 5 und 10% der jeweiligen Grenzwerte. Eine irrelevante Zusatzbelastung von 3% ist daher messtechnisch nicht erfassbar.

Für Kurzzeitwerte (HMW, MW1, MW8, TMW) werden in den beiden RVS keine eigenen Schwellenwerte definiert. Ein Schwellenwert von 3% des Grenzwertes für den Gesundheitsschutz kann grundsätzlich zu einer Erstbeurteilung von Kurzzeitzusatzbelastungen herangezogen werden. Übersteigt die Kurzzeitzusatzbelastung 3% und kommt es dadurch zu Grenzwertüberschreitungen, ist eine humanmedizinische Beurteilung der Auswirkungen erforderlich.

Eine Sonderstellung nimmt PM10 ein. Der im IG-L definierte Kurzzeitwert stellt aufgrund der Anzahl zulässiger Überschreitungstage einen Jahres - Perzentilwert dar. Die Betrachtung der Zusatzbelastung im Jahresmittel gibt über den statistischen Zusammenhang mit der Anzahl der Überschreitungstage die korrespondierende Zusatzbelastung wieder. Die Relevanzbetrachtung des Langzeitmittelwertes stellt daher bereits eine Bewertung der Anzahl der Überschreitungstage dar, womit sich die Definition eines eigenen Schwellenwertes für den PM10 TMW erübrigt (Quelle: RVS 04.02.12, FSV 2014).

Zusammenfassend werden für die Betriebsphase Zusatzbelastungen unter den in der RVS 04.02.12 definierten Irrelevanzschwellen als nicht relevant bewertet. Zusatzbelastungen unter 10% des jeweiligen Grenzwertes werden als geringfügig und über 10% als vertretbar bewertet, sofern der jeweilige Immissionsgrenzwert eingehalten wird.

Bewertung der Erheblichkeit der Auswirkungen in der Bauphase

In der RVS 04.02.12 werden für die Bauphase aufgrund der temporären Auswirkungen keine Schwellenwerte festgelegt, womit die Bewertung der Erheblichkeit der Auswirkungen für den Einzelfall vorzunehmen ist.

Für die Bauphase werden Zusatzbelastungen ab 3% eines Grenzwertes für das Jahresmittel im Sinne einer Erstbeurteilung als dem Vorhaben zuordenbar angesehen. Zusatzbelastungen bis 10% eines Grenzwertes für das Jahresmittel werden wie für die Betriebsphase auch für die Bauphase als geringfügig bewertet, wobei aus fachlicher Sicht geringfügige baubedingte Immissionszunahmen aufgrund der bloß temporären Einwirkung keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten. Daher sind bei einer grenzwertüberschreitenden Vorbelastung geringfügige Zusatzbelastungen aus lufttechnischer Sicht als zulässig zu bewerten, da es dadurch zu keinen nachhaltigen nachteiligen Auswirkungen kommt, sofern nach Ende der Bauarbeiten keine vorhabenbedingten Grenzwertüberschreitungen zu erwarten sind.

Zusatzbelastungen über 10% des Grenzwertes werden als vertretbar bezeichnet, sofern der jeweilige Grenzwert eingehalten wird.

Aufgrund der Sonderstellung der Grenzwertregelung von PM10 hinsichtlich des Tagesmittelwertes (Perzentilwert, siehe Ausführungen zur Betriebsphase) erfolgt die Bewertung wie für die Betriebsphase über den Langzeitgrenzwert.

Immissionsanalyse

Die in den Einreichunterlagen durchgeführte Immissionsanalyse (Ausbreitungsrechnung) wurde hinsichtlich der Modellauswahl, der Eingangsparameter und der Plausibilität der Ergebnisse geprüft und für geeignet befunden, die künftige Immissionssituation durch die Verwirklichung des Vorhabens zu beschreiben.

Die Methodik der Immissionsmodellierung ist in den Einreichunterlagen (Einreichprojekt, Lufttechnische Untersuchung, Einlage F.1) ausführlich und nachvollziehbar beschrieben. Die durchgeführte Immissionsanalyse (Ausbreitungsrechnung) wurde hinsichtlich der Modellauswahl, der Eingangsparameter und der Plausibilität der Ergebnisse geprüft und für geeignet befunden, die künftige Immissionssituation durch die Verwirklichung des Vorhabens zu beschreiben. Besondere Ausbreitungssituationen (z.B. Geländeeinfluss) und deren Auswirkungen auf das Ausmaß der Immission und Deposition von Luftschadstoffen wurden ausreichend berücksichtigt. Die zur Beurteilung der Schadstoffausbreitung verwendeten Methoden entsprechen dem Stand der Technik.

Nachvollziehbarkeit und Richtigkeit der Einreichunterlagen

Die durchgeführte Prüfung hat damit ergeben, dass die vorliegenden Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen hinsichtlich Immissionszunahmen durch das Vorhaben aus fachlicher Sicht ausreichend, plausibel und nachvollziehbar sind. Die Ergebnisse der durchgeführten Immissionsberechnungen sind in der Lufttechnischen Untersuchung im Einreichprojekt in den Tab. 12 - 20 (Ergebnisse Betriebsphase) und 31 – 33 (Bauphase) ersichtlich.

Bewertung der Auswirkungen von Feinstaub und Stickstoffdioxid

Betriebsphase

Bei **Feinstaub PM10** beträgt die maximale Zunahme des Jahresmittelwertes $0,01 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Prognose 2030) und liegt damit weit unter dem Irrelevanzkriterium nach RVS 04.02.12 (JMW $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$). **Damit ist die Zusatzbelastung dem Vorhaben nicht zuordenbar und es ist keine relevante Veränderung der Vorbelastung durch die geplante Fahrstreifenerweiterung zu erwarten.** Durch die max. Zusatzbelastung von $0,01 \text{ g}/\text{m}^3$ ergeben sich statistisch keine zusätzlichen Überschreitungstage bezogen auf den Grenzwert für das Tagesmittel. Damit werden am exponiertesten Immissionspunkt AP 34 (Siedlungsgebiet Dalaas) wie auch im gesamten übrigen Untersuchungsraum bei Feinstaub PM10 die Grenzwerte nach Anlage 1a IG-L zum Schutz der menschlichen Gesundheit eingehalten.

Bei **Feinstaub PM2,5** beträgt die maximale Zunahme des Jahresmittelwertes am exponiertesten Immissionspunkt $< 0,01 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Prognose 2030) und liegt damit weit unter dem Irrelevanzkriterium nach RVS 04.02.12 (JMW $0,75 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Auch bei allen anderen Immissionspunkten übersteigt die Zusatzbelastung das Irrelevanzkriterium nicht. Damit ist die **Zusatzbelastung dem Vorhaben nicht zuordenbar** und es ist keine relevante Veränderung Vorbelastung durch die geplante Fahrstreifenerweiterung zu erwarten.

Bei **Stickstoffdioxid (NO₂)** beträgt die maximale Zunahme des Jahresmittelwertes weniger als $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Prognose 2030) und liegt damit weit unter dem Irrelevanzkriterium nach RVS 04.02.12 (JMW $0,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$) und ist damit **dem Vorhaben nicht zuordenbar**. Die Zusatzbelastung ist mit $< 0,3\%$ des Grenzwerts als **irrelevant** einzustufen. Die maximale Gesamtbelastung ist auf Basis der aktuellen Emissionsfaktoren mit einem JMW von $20,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zu prognostizieren. Der Grenzwert nach Anlage 1a des IG-L (JMW $30 + 5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Toleranzmarge) wird daher eingehalten. Bei der Kurzzeitbelastung (HMW) wird die maximale Gesamtbelastung (HMW_{max.}) am exponiertesten Immissionspunkt für das Prognosejahr 2030 mit $139 \mu\text{g}/\text{m}^3$ prognostiziert, was weit unter dem Grenzwert von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liegt.

Damit werden im gesamten Untersuchungsraum bei NO₂ die Grenzwerte nach Anlage 1a zum Schutz der menschlichen Gesundheit eingehalten. Die Zusatzbelastungen sind mit unter 3% des jeweiligen Grenzwertes als irrelevant zu bewerten.

Die NO₂-Zusatzbelastung im Bereich des benachbarten Bannwaldes (Kat. A-Gebiet) liegt mit < 0,9 µg/m³ (JMW) unter 3% des ÖAW-Richtwertes zum Schutz der Vegetation (JMW 30 µg/m³) und ist damit als nicht relevant anzusehen.

Da die Ziel- und Grenzwerte der Verordnung zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation für die Summe der Stickoxide (NO_x) in der Nähe von Emittenten wie der bestehenden S 16 nicht anzuwenden sind, wird der NO_x-Grenzwert (JMW 30 µg/m³) nicht als verbindliches Bewertungskriterium herangezogen. Die Gesamtbelastung liegt trotz der Emittentennähe an den betrachteten Immissionspunkten mit max. 33 µg/m³ nur geringfügig über dem Grenzwert, und die maximale durch das Vorhaben bedingte NO_x-Zusatzbelastung im Jahr 2030 beträgt < 0,1 µg/m³, und liegt damit weit unter dem Irrelevanzkriterium der RVS 04.02.12 für NO_x (JMW 3 µg/m³) liegt.

Bauphase

In der RVS 04.02.12 werden für die Bauphase aufgrund der temporären Auswirkungen keine Schwellenwerte festgelegt, womit die Bewertung der Erheblichkeit der Auswirkungen für den Einzelfall vorzunehmen ist. Für die Bauphase werden Zusatzbelastungen ab 3% eines Grenzwertes für das Jahresmittel im Sinne einer Erstbeurteilung als dem Vorhaben zuordenbar angesehen.

Zusatzbelastungen bis 10% eines Grenzwertes für das Jahresmittel werden wie für die Betriebsphase auch für die Bauphase als geringfügig bewertet, wobei aus fachlicher Sicht geringfügige baubedingte Immissionszunahmen aufgrund der bloß temporären Einwirkung keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten. Daher sind bei einer grenzwertüberschreitenden Vorbelastung geringfügige Zusatzbelastungen aus lufttechnischer Sicht als zulässig zu bewerten, da es dadurch zu keinen nachhaltigen nachteiligen Auswirkungen kommt, sofern nach Ende der Bauarbeiten keine vorhabenbedingten Grenzwertüberschreitungen zu erwarten sind.

Für **Feinstaub PM10** wurde in der lufttechnischen Untersuchung des Einreichprojekts für die Bauphase eine maximale Zusatzbelastung am exponiertesten Rechenpunkt (AP 34) im Bereich von Wohnanrainern (Siedlungsgebiet Kat. E) von 2,9 µg/m³ (JMW) prognostiziert, die zwar mit 7,3 % des Grenzwertes dem Vorhaben zuordenbar ist, jedoch unter dem Schwellenwert für einen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung (10% des Grenzwertes) liegt. Die Immissionswerte wurden unter Berücksichtigung der in den Einreichunterlagen enthaltenen Maßnahmen (Befeuchtung) berechnet.

Die Gesamtbelastung wurde für den exponiertesten Immissionspunkt mit 18,8 µg/m³ (JMW) prognostiziert, was weit unter dem Grenzwert des IG-L (40 µg/m³) liegt. Die Anzahl der Überschreitungen des TMW-Grenzwertes wurde in der Luftschadstoffuntersuchung mit < 5 Tagen

pro Jahr abgeschätzt, was weit unter den 25 erlaubten Überschreitungen nach Anlage 1a des IG-L liegt.

Da sich aus dem Jahresmittelwert der Zusatzbelastung kein relevanter Beitrag des Vorhabens zur Immissionsbelastung ergibt, ist auch kein relevanter Beitrag des Vorhabens zu einer Grenzwertüberschreitung abzuleiten. **Da es sich bei baubedingten Immissionen nur um temporäre Einwirkungen handelt, sind dadurch keine wesentlich nachteiligen Auswirkungen auf die Luftqualität zu erwarten.**

Bei **Feinstaub PM_{2,5}** liegen die baubedingten Immissionszunahmen mit maximal 0,6 µg/m³ (JMW) unter dem Schwellenwert von 3% des Grenzwertes (0,75 µg/m³). Die Zusatzbelastung ist damit dem Bauvorhaben nicht zuordenbar.

Für **Stickstoffdioxid NO₂** wurde in der Luftchemischen Untersuchung des Einreichprojekts für die Bauphase eine maximale Zusatzbelastung von rd. 0,4 µg/m³ prognostiziert (JMW NO₂, ergibt sich näherungsweise aus einer NO_x-Zusatzbelastung von 0,7 µg/m³), die deutlich unter dem Schwellenwert von 3% des Grenzwertes (0,9 µg/m³) liegt. Die Zusatzbelastung ist damit dem Bauvorhaben nicht zuordenbar.

Beurteilung von Sonderkomponenten

Die Immissionszusatzbelastungen von Kohlenstoffmonoxid und Benzol wurden in der lufttechnischen Untersuchung über die Emissionsrelationen zu NO_x ermittelt. Für Benzo(a)pyren (BaP) erfolgten die Berechnungen in den Einreichunterlagen anhand einer Emissionsrelation zu motorbedingten Partikeln, die aus Messungen im Kaisermühlentunnel abgeleitet werden.

Weder für BaP, noch für CO, noch für Benzol ergeben sich durch die Fahrstreifenerweiterung relevante Zusatzbelastungen. Die höchste durch entstehende JMW-Zusatzbelastung beträgt bei **Benzo(a)pyren (BaP)** < 0,0001 ng/m³ (JMW). Diese Immissionszunahme liegt weit unter der Irrelevanzschwelle der RVS 04.02.12 (JMW 0,03 ng/m³) und ist damit aus lufttechnischer Sicht als nicht relevant und dem Vorhaben nicht zuordenbar zu bewerten. Nachteilige Auswirkungen durch Benzo[a]pyren auf die Luftgüte infolge der vorhabenbedingten Verkehrszunahmen können daher ausgeschlossen werden.

Ebenso kommt es bei **Kohlenmonoxid (CO)** mit einer Zunahme beim MW8 von 0,009 mg/m³ und bei Benzol mit einer Zunahme von 0,001 µg/m³ (JMW) zu keinem dem Vorhaben zuordenbaren Zusatzbelastungen.

Aufgrund der äußerst geringen Zunahme von Feinstaub PM₁₀ durch den Betrieb der Fahrstreifenerweiterung sind relevante Zunahmen von **Blei im Feinstaub (PM₁₀)**, **Cadmium im Feinstaub**, **Nickel in PM₁₀** und **Arsen im Feinstaub** auszuschließen.

Auch sind keine relevanten Immissionsbeiträge bei **Staubniederschlag** zu erwarten.

Zusammenfassende Schlussfolgerungen

Sowohl bei den Hauptemissionsstoffen PM₁₀, PM_{2,5} und NO₂ als auch bei den Nebenemissionsstoffen kommt es durch das Vorhaben zu keinen Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte bzw. ist kein relevanter Beitrag des Vorhabens zu einer Grenzwertüberschreitung zu erwarten, da sich aus dem Jahresmittelwert der baubedingten Zusatzbelastung von PM₁₀ kein relevanter Beitrag des Vorhabens zur Immissionsbelastung ergibt. Schwefeldioxid (SO₂) ist nach dem Stand der Technik nicht mehr verkehrsrelevant und wird daher nicht behandelt. Bei CO sind die Verkehrsemissionen beim derzeitigen Stand der Technik so gering, dass Grenzwertüberschreitungen von vornherein auszuschließen sind.

Das lufttechnische Gutachten des Einreichprojekts ist als methodisch einwandfrei und die Schlussfolgerungen sind als plausibel und nachvollziehbar anzusehen.

Durch den Betrieb der Fahrstreifenerweiterung im Abschnitt S 16 HAST Dalaas bis Franzensbrücke sind keine relevanten, dem Vorhaben zuordenbare Immissionszunahmen und damit keine relevanten Auswirkungen zu erwarten.

Durch den Bau des Vorhabens entstehen geringfügige bzw. dem Vorhaben gar nicht zuordenbare Auswirkungen. Wesentliche nachteilige Auswirkungen sind aus fachlicher Sicht nicht zu erwarten.

Antwort auf Frage 3:

Das Ergebnis der Immissionsberechnung, wonach die vorhabenbedingte Zusatzbelastung in der **Betriebsphase** irrelevant ist, wird als plausibel und nachvollziehbar bewertet. Begründung siehe Beantwortung der Behördenfrage 2).

Für die **Bauphase** wird für Feinstaub PM₁₀ wurde in der lufttechnischen Untersuchung des Einreichprojekts eine maximale Zusatzbelastung am exponiertesten Rechenpunkt im Bereich des nächstgelegenen Siedlungsgebiets (Kat. E) von 2,9 µg/m³ (JMW) prognostiziert, die zwar mit 7,3 % des Grenzwertes dem Vorhaben zuordenbar ist, jedoch unter dem Schwellenwert für einen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung (10% des Grenzwertes) liegt. Die Immissionswerte wurden unter Berücksichtigung der in den Einreichunterlagen enthaltenen Maßnahmen (Befeuchtung) berechnet. Die Gesamtbelastung wurde für den exponiertesten Immissionspunkt mit 18,8 µg/m³ (JMW) prognostiziert, was weit unter dem Grenzwert des IG-L (40 µg/m³) liegt. Die Anzahl der Überschreitungen des TMW-Grenzwertes wurde in der Luftschadstoffuntersuchung mit < 5 Tagen pro Jahr abgeschätzt, was weit unter den 25 erlaubten Überschreitungen nach Anlage 1a des IG-L liegt.

Bei den anderen bauspezifischen Luftschadstoffen ist die Zusatzbelastung irrelevant.

Da sich weder in der Bau- noch in der Betriebsphase ein relevanter Beitrag des Vorhabens zur Immissionsbelastung ergibt, ist auch kein relevanter Beitrag des Vorhabens zu einer Grenzwertüberschreitung abzuleiten. **Es sind keine relevanten nachteiligen Auswirkungen auf die Luftqualität zu erwarten. Es ist daher aus lufttechnischer Sicht auszuschließen, dass es zu wesentlichen Beeinträchtigungen auf das schutzwürdige Gebiet der Kategorie E (Siedlungsgebiet) kommt.** Die Ausführungen der Projektwerberin dazu sind zutreffend. Die Ausführungen in Kapitel 4.5 Seiten 16-18 (Revisionsunterlagen) des vorliegenden Umweltberichts (Einlage D1) sind plausibel und nachvollziehbar.

für den Abschnitt Glasbühel – ASt Bludenz-Montafon:

Antwort auf Frage 1:

Die vorgelegten Unterlagen enthalten alle Angaben, die für den Fachbereich Luft zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen gem. § 23a Abs. 2 UVP-G 2000 erforderlich sind.

Das Straßenbauliche Projekt enthält alle Angaben und planliche Darstellungen, die zur **Beschreibung des Vorhabens** erforderlich sind. In der „Verkehrsuntersuchung“ sind die Verkehrszahlen für die betrachteten Planfälle dargelegt, welche die Grundlagen für die Emissions- und Immissionsberechnung für Luftschadstoffe darstellen. Die im „Technischen Bericht“ und im „Lufttechnischen Bericht“ enthaltenen Angaben zur Bau- und Betriebsphase sind zur Grobabschätzung der Umweltauswirkungen des Vorhabens aus lufttechnischer Sicht ausreichend.

Die **Umweltauswirkungen des Vorhabens** auf das schutzwürdige Gebiet der Kat. E sind im Umweltbericht beschrieben. Die vorhabenbedingten Immissionszunahmen in den gewidmeten Siedlungsgebieten sind aus der luftchemischen Untersuchung ableitbar. Die Lage der schutzwürdigen Gebiete und die Flächenwidmung sind im Umweltbericht ausreichend dargestellt. Schutzwürdige Gebiete der Kategorie A (Besondere Schutzgebiete) und B (Alpinregion) sind vom Vorhaben nicht betroffen. Kategorie C - Gebiete (Wasserschutz- und Schongebiete) liegen im Bereich des Vorhabens, sind jedoch nicht luftrelevant. Die Angaben zu den Umweltauswirkungen reichen aus, um eine Beurteilung der durch die Immissionszunahmen aufgrund des Vorhabens bedingten Auswirkungen auf die schutzwürdigen Gebiete der Kat. E zu ermöglichen (siehe auch Beantwortung der Frage 2).

Emissionen Verkehr

Die in den Einreichunterlagen 2018 (Lufttechnischer Bericht, Einlage F.1, Rev. A) vorgenommene Emissionsanalyse für den Straßenverkehr wurde vom unterfertigten Sachverständigen geprüft und

für nachvollziehbar befunden. Die Berechnung der Emissionen in der luftchemischen Untersuchung mittels der gewählten Emissionsfaktoren nach HBEFA 3.3 (2017) entspricht dem Stand der Technik.

Emissionen Bau

Die durchgeführten Berechnungen zu den Emissionen in der Bauphase sind plausibel, nachvollziehbar und entsprechen dem Stand der Technik

Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum wurde ausreichend groß gewählt, um allfällige relevante Zusatzbelastungen durch das Vorhaben entsprechend dem in der RVS 04.02.12 definierten Stand der Technik zu erfassen. Die Lage der schutzwürdigen Gebiete der Kat. E wurden dabei berücksichtigt.

Immissionspunkte

Die gewählten 15 repräsentativen Immissionspunkte sind gut geeignet, die Immissionsbelastungen im Einwirkungsbereich des Vorhabens zu beschreiben. Damit wird die durch das Vorhaben bei den jeweils nächstgelegenen Wohnobjekten und gewidmeten Siedlungsgebieten entstehenden maximalen Zusatz- und Gesamtbelastungen ausreichend erfasst. Die Immissionspunkte wurden so gelegt, dass nicht nur bestehende Wohnobjekte, sondern auch die nächstgelegenen Widmungsgrenzen von Siedlungsgebieten erfasst wurden.

Immissionsgrenzwerte

Für die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens durch Luftschadstoffe sind im Feststellungsverfahren die Immissionsgrenzwerte nach Anlage 1 des IG-L und nicht die Grenzwerte gem. § 20 Abs. 3 IG-L für die Genehmigung einer Straße maßgebend. Aus dieser Regelung ergeben sich nach dem IG-L für ein Feststellungsverfahren die in Tab. 3 angeführten Kriterien.

Abweichend von der luftchemischen Untersuchung des Einreichprojekts, wo die Gesamtbelastung in der Bauphase in Kap. 7.3 dem Genehmigungsgrenzwert nach § 20 (3) IG-L gegenübergestellt wird (konkret einer Überschreitungshäufigkeit des PM10-TMW-Grenzwerts von 35 Tagen pro Jahr), erfolgt die Bewertung im gegenständlichen Gutachten nach den Gebietsschutzgrenzwerten des IG-L (konkret einer Überschreitungshäufigkeit des PM10-TMW-Grenzwerts von 25 Tagen pro Jahr).

Tab. 1: Gebietsschutzgrenzwerte nach IG-L in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (ausgenommen CO: angegeben in mg/m^3)

Luftschadstoff	HMW (Halbstundenmittel)	MW8 (8-Stundenmittel)	TMW (Tagesmittel)	JMW (Jahresmittel)
Stickstoffdioxid (NO_2)	200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$			30+5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
PM ₁₀			50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (25 Ü) ⁽¹⁾	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
PM _{2,5}				25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ⁽²⁾
Stickoxide (NO_x)				30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ⁽³⁾
Schwefeldioxid (SO_2)	200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$		120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ⁽³⁾
Blei in PM ₁₀				0,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Arsen in PM ₁₀				6 ng/ m^3
Cadmium in PM ₁₀				5 ng/ m^3
Nickel in PM ₁₀				20 ng/ m^3
Benzo(a)pyren in PM ₁₀				1 ng/ m^3

Anm. zu Tab. 2.2: Verkehrsrelevante Schadstoffe sind grau hinterlegt.

⁽¹⁾ 25 Überschreitungen des TMW-Grenzwertes sind lt. Anlage 1 IG-L zulässig

⁽²⁾ Der Grenzwert für PM_{2,5} gilt ab 1.1.2015

⁽³⁾ Die Grenzwerte der VO zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation gelten nur in Hintergrundgebieten (außerhalb von Ballungsräumen und nicht im unmittelbaren Einflussbereich von NO_x - und SO_2 -Emittenten)

Bewertung der Erheblichkeit der Auswirkungen in der Betriebsphase

Die Erheblichkeit von Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt wird über so genannte Erheblichkeitsschwellenwerte oder Irrelevanzkriterien definiert („Schwellenwertkonzept“). Die Erheblichkeit von Schadstoffzusatzbelastungen ist besonders im Falle von Grenzwertüberschreitungen durch die Vorbelastung von Bedeutung. Bei einer Unterschreitung dieser Irrelevanzkriterien ist die Zusatzbelastung definitionsgemäß so gering, dass - gemessen an den Wirkungsschwellen für die empfindlichsten Schutzgüter - Auswirkungen auf die Gesundheit und die natürliche Lebens- und Leistungsfähigkeit von Lebewesen sowie das chemische und physikalische Gleichgewicht des Bodens jedenfalls ausgeschlossen werden können. Derart geringe Immissionskonzentrationen und Depositionsraten liegen innerhalb des statistischen Schwankungsbereiches der Vorbelastung und in der Regel auch unter dem messtechnisch erfassbaren Bereich. Erhebliche Auswirkungen derartig geringer Zusatzbelastungen auf die Luftqualität können von vorneherein – auch bei einer hohen Vorbelastung ausgeschlossen werden.

In Deutschland ist das Schwellenwertkonzept in der TA-Luft gesetzlich verankert.

In Österreich sind Immissions-Schwellenwerte in verschiedenen wissenschaftlichen Publikationen (z.B. „Leitfaden zur Erstellung für Umweltverträglichkeitserklärungen für

Abfallverbrennungsanlagen und Thermische Kraftwerke“ (UBA, 2001), „UVE - Leitfaden“ (UBA, 2002), „Leitfaden UVP-G und IG-L“ (UBA, 2005), „Technische Anleitung Schwellenwertkonzept“ (Puxbaum et al., 2007)) genannt. Weiters wird in § 20 (3) IG-L idgF im Zusammenhang mit der Genehmigung von Anlagen und dem Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße in Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen von „relevanten“ Immissionsbeiträgen gesprochen, allerdings ohne konkrete Schwellenwerte zu nennen. Bei Überschreitung der in § 20 (3) genannten Genehmigungskriterien des IG-L und gleichzeitigen relevanten Immissionsbeiträgen eines Vorhabens ist nachzuweisen, dass aufgrund von Maßnahmen (etwa durch Maßnahmenverordnungen nach IG-L) künftig eine Einhaltung der Grenzwerte zu erwarten ist.

Für Straßenbauvorhaben stellen die einschlägigen „Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS)“ den Stand der Technik dar, wobei zu Fragen des Schwellenwertkonzepts die vom bmvit für verbindlich erklärten RVS 04.02.12 („Ausbreitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen“, FSV, 2014) herangezogen wurden. Nach der oben angeführten Richtlinie gelten die in Tab. 2 genannten Zusatzbelastungen als irrelevant.

Tab. 2: Schutzgutbezogene irrelevante Zusatzbelastungen (JMW) nach RVS 04.02.12 (FSV, 2014)

Schadstoff	Schutzgut Mensch		Ökosystemschutz *)	
	Immissionsgrenzwert	Irrelevanzschwelle	Immissionsgrenzwert	Irrelevanzschwelle
<i>Stickstoffdioxid [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]</i>	30	0,9		
<i>Stickstoffoxide [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]</i>	–	–	30	3
<i>PM_{2.5} [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]</i>	25	0,75	-	-
<i>PM₁₀ [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]</i>	40	1,2	-	-
<i>Staubniederschlag [$\text{mg}/(\text{m}^2\text{d})$]</i>	210	6,3	-	-
<i>Benzol [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]</i>	5	0,15	-	-
<i>Benzo(a)pyren [ng/m^3]</i>	1	0,03	-	-

<i>Blei [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]</i>	<i>0,5</i>	<i>0,015</i>	-	-
<i>Cadmium [ng/m^3]</i>	<i>5</i>	<i>0,15</i>	-	-
<i>Arsen [ng/m^3]</i>	<i>6</i>	<i>0,18</i>	-	-
<i>Nickel [ng/m^3]</i>	<i>20</i>	<i>0,6</i>	-	-
<i>Schwefeldioxid [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]</i>	-	-	<i>20</i>	<i>2</i>

*) nur für Gebiete relevant, in denen diese Immissionsgrenzwerte anzuwenden sind (vgl. Messstellenkonzept zum IG-L)

Die in der RVS 04.02.12 genannten Irrelevanzkriterien beziehen sich auf die verkehrsrelevanten Grenzwerte des IG-L zum Schutz der menschlichen Gesundheit (irrelevante Zusatzbelastungen bis 3% des Grenzwertes) und auf die Grenzwerte der Verordnung zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation (irrelevante Zusatzbelastungen bis 10% des Grenzwertes), wobei hier nur Jahresmittel herangezogen werden.

Die Festlegung von Irrelevanzkriterien in der Höhe von 3% der Jahresmittelgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit wird in Folgendem begründet:

Kumulierungen von Immissionsbeiträgen verschiedener Linienquellen sind erheblich unwahrscheinlicher als bei Punktquellen oder verkehrserregenden Vorhaben wie z.B. Einkaufszentren.

Bei Straßenprojekten überwiegen in der Regel die Entlastungen von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen. Damit ergibt sich auch eine Reduktion der Hintergrundbelastung in den Siedlungsgebieten.

Die Grenze der messtechnischen Genauigkeit bei Erfassung der Grundbelastung liegt je nach Schadstoff etwa zwischen 5 und 10% der jeweiligen Grenzwerte. Eine irrelevante Zusatzbelastung von 3% ist daher messtechnisch nicht erfassbar.

Für Kurzzeitwerte (HMW, MW1, MW8, TMW) werden in den beiden RVS keine eigenen Schwellenwerte definiert. Ein Schwellenwert von 3% des Grenzwertes für den Gesundheitsschutz kann grundsätzlich zu einer Erstbeurteilung von Kurzzeitzusatzbelastungen herangezogen werden. Übersteigt die Kurzzeitzusatzbelastung 3% und kommt es dadurch zu Grenzwertüberschreitungen, ist eine humanmedizinische Beurteilung der Auswirkungen erforderlich.

Eine Sonderstellung nimmt PM10 ein. Der im IG-L definierte Kurzzeitwert stellt aufgrund der Anzahl zulässiger Überschreitungstage eines Jahres - Perzentilwert dar. Die Betrachtung der Zusatzbelastung im Jahresmittel gibt über den statistischen Zusammenhang mit der Anzahl der Überschreitungstage die korrespondierende Zusatzbelastung wieder. Die Relevanzbetrachtung des Langzeitmittelwertes stellt daher bereits eine Bewertung der Anzahl der Überschreitungstage dar, womit sich die Definition eines eigenen Schwellenwertes für den PM10 TMW erübrigt (Quelle: RVS 04.02.12, FSV 2014).

Zusammenfassend werden für die Betriebsphase Zusatzbelastungen unter den in der RVS 04.02.12 definierten Irrelevanzschwellen als nicht relevant bewertet. Zusatzbelastungen unter 10% des jeweiligen Grenzwertes werden als geringfügig und über 10% als vertretbar bewertet, sofern der jeweilige Immissionsgrenzwert eingehalten wird.

Bewertung der Erheblichkeit der Auswirkungen in der Bauphase

In der RVS 04.02.12 werden für die Bauphase aufgrund der temporären Auswirkungen keine Schwellenwerte festgelegt, womit die Bewertung der Erheblichkeit der Auswirkungen für den Einzelfall vorzunehmen ist.

Für die Bauphase werden Zusatzbelastungen ab 3% eines Grenzwertes für das Jahresmittel im Sinne einer Erstbeurteilung als dem Vorhaben zuordenbar angesehen. Zusatzbelastungen bis 10% eines Grenzwertes für das Jahresmittel werden wie für die Betriebsphase auch für die Bauphase als geringfügig bewertet, wobei aus fachlicher Sicht geringfügige baubedingte Immissionszunahmen aufgrund der bloß temporären Einwirkung keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten. Daher sind bei einer grenzwertüberschreitenden Vorbelastung geringfügige Zusatzbelastungen aus lufttechnischer Sicht als zulässig zu bewerten, da es dadurch zu keinen nachhaltigen nachteiligen Auswirkungen kommt, sofern nach Ende der Bauarbeiten keine vorhabenbedingten Grenzwertüberschreitungen zu erwarten sind.

Zusatzbelastungen über 10% des Grenzwertes werden als vertretbar bezeichnet, sofern der jeweilige Grenzwert eingehalten wird.

Aufgrund der Sonderstellung der Grenzwertregelung von PM10 hinsichtlich des Tagesmittelwertes (Perzentilwert, siehe Ausführungen zur Betriebsphase) erfolgt die Bewertung wie für die Betriebsphase über den Langzeitgrenzwert.

Immissionsanalyse

Die in den Einreichunterlagen durchgeführte Immissionsanalyse (Ausbreitungsrechnung) wurde hinsichtlich der Modellauswahl, der Eingangsparameter und der Plausibilität der Ergebnisse geprüft

und für geeignet befunden, die künftige Immissionssituation durch die Verwirklichung des Vorhabens zu beschreiben.

Die Methodik der Immissionsmodellierung ist in den Einreichunterlagen (Einreichprojekt, Lufttechnische Untersuchung, Einlage F.1) ausführlich und nachvollziehbar beschrieben. Die durchgeführte Immissionsanalyse (Ausbreitungsrechnung) wurde hinsichtlich der Modellauswahl, der Eingangsparameter und der Plausibilität der Ergebnisse geprüft und für geeignet befunden, die künftige Immissionssituation durch die Verwirklichung des Vorhabens zu beschreiben. Besondere Ausbreitungssituationen (z.B. Geländeeinfluss) und deren Auswirkungen auf das Ausmaß der Immission und Deposition von Luftschadstoffen wurden ausreichend berücksichtigt. Die zur Beurteilung der Schadstoffausbreitung verwendeten Methoden entsprechen dem Stand der Technik.

Nachvollziehbarkeit und Richtigkeit der Einreichunterlagen

Die durchgeführte Prüfung hat damit ergeben, dass die vorliegenden Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen hinsichtlich Immissionszunahmen durch das Vorhaben aus fachlicher Sicht ausreichend, plausibel und nachvollziehbar sind. Die Ergebnisse der durchgeführten Immissionsberechnungen sind in der Lufttechnischen Untersuchung im Einreichprojekt in den Tab. 13 - 21 (Ergebnisse Betriebsphase) und 32 – 34 (Bauphase) ersichtlich.

Bewertung der Auswirkungen von Feinstaub und Stickstoffdioxid

Betriebsphase

Bei **Feinstaub PM10** ist eine maximale Zunahme des Jahresmittelwertes von $< 0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Prognose 2030) zu erwarten, die damit weit unter dem Irrelevanzkriterium nach RVS 04.02.12 (JMW $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$) liegt. **Damit ist die Zusatzbelastung dem Vorhaben nicht zuordenbar und es ist keine relevante Veränderung der Vorbelastung durch die geplante Fahrstreifenenerweiterung zu erwarten.** Durch die max. Zusatzbelastung von $< 0,1 \text{g}/\text{m}^3$ ergeben sich statistisch keine zusätzlichen Überschreitungstage bezogen auf den Grenzwert für das Tagesmittel. Bei Tagesmittelwert ist die maximale Immissionszunahme durch das Vorhaben mit $+ 1,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ am Immissionspunkt AP_05 (Gewerbegebiet im Nahbereich der ASt Bludenz-Montafon) zu erwarten, woraus aber keine zusätzlichen Grenzwertüberschreitungen resultieren.

Es werden daher auch an den exponiertesten Immissionspunkten in Siedlungsgebieten wie auch im gesamten übrigen Untersuchungsraum bei Feinstaub PM10 die Grenzwerte nach Anlage 1a IG-L zum Schutz der menschlichen Gesundheit eingehalten.

Bei **Feinstaub PM2,5** beträgt die maximale Zunahme des Jahresmittelwertes am exponiertesten Immissionspunkt $< 0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Prognose 2030) und liegt damit weit unter dem Irrelevanzkriterium

nach RVS 04.02.12 (JMW 0,75 µg/m³). Auch bei allen anderen Immissionspunkten übersteigt die Zusatzbelastung das Irrelevanzkriterium nicht. Damit ist die **Zusatzbelastung dem Vorhaben nicht zuordenbar** und es ist keine relevante Veränderung Vorbelastung durch die geplante Fahrstreifenerweiterung zu erwarten.

Bei **Stickstoffdioxid (NO₂)** beträgt die maximale Zunahme des Jahresmittelwertes 0,1 µg/m³ (Prognose 2030), liegt damit weit unter dem Irrelevanzkriterium nach RVS 04.02.12 (JMW 0,9 µg/m³) und ist damit **dem Vorhaben nicht zuordenbar**. Die Zusatzbelastung ist mit < 0,3% des Grenzwerts als **irrelevant** einzustufen. Die maximale NO₂-Gesamtbelastung in Bereichen mit Immissionszunahmen ist auf Basis der aktuellen Emissionsfaktoren mit einem JMW von rd. 27 µg/m³ zu prognostizieren. Der Grenzwert nach Anlage 1a des IG-L (JMW 30 + 5 µg/m³ Toleranzmarge) wird daher eingehalten. Bei der Kurzzeitbelastung (HMW) wird die maximale Gesamtbelastung (HMW_{max.}) am exponiertesten Immissionspunkt für das Prognosejahr 2030 mit 156 µg/m³ prognostiziert, was weit unter dem Grenzwert von 200 µg/m³ liegt.

Damit werden im gesamten Untersuchungsraum bei NO₂ die Grenzwerte nach Anlage 1a zum Schutz der menschlichen Gesundheit eingehalten. Die Zusatzbelastungen sind mit unter 3% des jeweiligen Grenzwertes als irrelevant zu bewerten.

Da die Ziel- und Grenzwerte der Verordnung zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation für die Summe der Stickoxide (NO_x) in der Nähe von Emittenten wie der bestehenden S 16 nicht anzuwenden sind, wird der NO_x-Grenzwert (JMW 30 µg/m³) nicht als verbindliches Bewertungskriterium herangezogen. Die Gesamtbelastung liegt aufgrund der Emittentennähe an den betrachteten Immissionspunkten mit max. 52 µg/m³ deutlich über dem Grenzwert, aber die maximale durch das Vorhaben bedingte NO_x-Zusatzbelastung im Jahr 2030 beträgt 0,3 µg/m³, und liegt damit weit unter dem Irrelevanzkriterium der RVS 04.02.12 für NO_x (JMW 3 µg/m³).

Bauphase

In der RVS 04.02.12 werden für die Bauphase aufgrund der temporären Auswirkungen keine Schwellenwerte festgelegt, womit die Bewertung der Erheblichkeit der Auswirkungen für den Einzelfall vorzunehmen ist. Für die Bauphase werden Zusatzbelastungen ab 3% eines Grenzwertes für das Jahresmittel im Sinne einer Erstbeurteilung als dem Vorhaben zuordenbar angesehen.

Zusatzbelastungen bis 10% eines Grenzwertes für das Jahresmittel werden wie für die Betriebsphase auch für die Bauphase als geringfügig bewertet, wobei aus fachlicher Sicht geringfügige baubedingte Immissionszunahmen aufgrund der bloß temporären Einwirkung keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten. Daher sind bei einer grenzwertüberschreitenden Vorbelastung geringfügige Zusatzbelastungen aus lufttechnischer Sicht als zulässig zu bewerten, da es dadurch zu keinen nachhaltigen nachteiligen Auswirkungen kommt, sofern nach Ende der Bauarbeiten keine vorhabenbedingten Grenzwertüberschreitungen zu erwarten sind.

Für **Feinstaub PM10** wurde in der lufttechnischen Untersuchung des Einreichprojekts für die Bauphase eine maximale Zusatzbelastung am exponiertesten Rechenpunkt (AP_15, Bingser Siedlung 35) im Bereich von Wohnanrainern (Siedlungsgebiet Kat. E) von $5,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (JMW) prognostiziert, die mit rd. 15 % des Grenzwertes über dem Schwellenwert für einen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung in der Bauphase (10% des Grenzwertes) liegt. Die Immissionswerte wurden unter Berücksichtigung der in den Einreichunterlagen enthaltenen Maßnahmen (Befeuchtung) berechnet.

Die Gesamtbelastung wurde für den exponiertesten Immissionspunkt mit $25,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (JMW) prognostiziert, was weit unter dem Grenzwert des IG-L ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) liegt. Die Anzahl der Überschreitungen des TMW-Grenzwertes wurde in der Luftschadstoffuntersuchung mit 24 Tagen pro Jahr abgeschätzt, was unter den 25 erlaubten Überschreitungen nach Anlage 1a des IG-L liegt.

Obwohl sich aus dem Jahresmittelwert der Zusatzbelastung ein relevanter Beitrag des Vorhabens zur Immissionsbelastung ergibt, ist daraus **kein relevanter Beitrag des Vorhabens zu einer Grenzwertüberschreitung** abzuleiten. **Da es sich bei baubedingten Immissionen nur um temporäre Einwirkungen handelt, sind dadurch keine wesentlich nachteiligen Auswirkungen auf die Luftqualität zu erwarten.**

Bei **Feinstaub PM2,5** liegen die baubedingten Immissionszunahmen mit maximal $1,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (JMW) zwar über dem Schwellenwert von 3% des Grenzwertes ($0,75 \mu\text{g}/\text{m}^3$), ab dem eine Immissionszunahme dem Vorhaben zuordenbar ist; da die Gesamtbelastung mit $15,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ weit unter dem Grenzwert von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liegt, ergibt sich durch die Zusatzbelastung keine Grenzwertüberschreitung.

Für **Stickstoffdioxid NO₂** wurde in der Luftchemischen Untersuchung des Einreichprojekts für die Bauphase eine maximale Zusatzbelastung von rd. $0,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ prognostiziert (JMW NO₂, ergibt sich näherungsweise aus einer NO_x-Zusatzbelastung von $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$), die damit unter dem Schwellenwert von 3% des Grenzwertes ($0,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$) liegt. Die NO₂-Gesamtbelastung liegt mit $32,1 \mu\text{g}/\text{m}^2$ unter dem derzeit geltenden Immissionsgrenzwert des IG-L (JMW $30 + 5 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Beurteilung von Sonderkomponenten

Die Immissionszusatzbelastungen von Kohlenstoffmonoxid und Benzol wurden in der lufttechnischen Untersuchung über die Emissionsrelationen zu NO_x ermittelt. Für Benzo(a)pyren (BaP) erfolgten die Berechnungen in den Einreichunterlagen anhand einer Emissionsrelation zu motorbedingten Partikeln, die aus Messungen im Kaisermühlentunnel abgeleitet werden.

Weder für BaP, noch für CO, noch für Benzol ergeben sich durch die Fahrstreifenerweiterung relevante Zusatzbelastungen. Bei **Benzol** beträgt die maximale JMW-Zusatzimmission $0,002 \mu\text{g}/\text{m}^3$, was 0,04% des Grenzwertes (JMW $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$) entspricht und damit dem Vorhaben nicht zuordenbar

ist. Bei **Kohlenmonoxid (CO)** liegt die maximale Zusatzimmission (MW8) bei 0,012 mg/m³, was 1,2 % des Grenzwertes (10 mg/m³) entspricht, und damit dem Vorhaben ebenfalls nicht zuordenbar ist. Bei **Benzo(a)pyren (BaP)** beträgt die höchste JMW-Zusatzbelastung 0,0001 ng/m³ (JMW). Diese Immissionszunahme liegt weit unter der Irrelevanzschwelle der RVS 04.02.12 (JMW 0,03 ng/m³) und ist damit aus lufttechnischer Sicht als nicht relevant und dem Vorhaben nicht zuordenbar zu bewerten. Nachteilige Auswirkungen durch Benzo[a]pyren auf die Luftgüte infolge der vorhabenbedingten Verkehrszunahmen können daher ausgeschlossen werden.

Aufgrund der äußerst geringen Zunahme von Feinstaub PM10 durch den Betrieb der Fahrstreifenerweiterung sind relevante Zunahmen von **Blei im Feinstaub (PM10), Cadmium im Feinstaub, Nickel in PM10 und Arsen im Feinstaub** auszuschließen.

Auch sind in der Betriebsphase aufgrund der äußerst geringen Verkehrszunahme keine relevanten Immissionsbeiträge durch **Staubniederschlag** zu erwarten.

Zusammenfassende Schlussfolgerungen

Sowohl bei den Hauptemissionsstoffen PM10, PM2,5 und NO₂ als auch bei den Nebenemissionsstoffen (Benzol, CO, BaP, Schwermetalle im Feinstaub) kommt es durch das Vorhaben zu keinen Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte bzw. ist kein relevanter Beitrag des Vorhabens zu einer Grenzwertüberschreitung zu erwarten, da sich aus dem Jahresmittelwert der baubedingten Zusatzbelastung von PM10 keine Überschreitung von Immissionsgrenzwerten (weder beim Jahresmittelwert noch bei der Anzahl der Überschreitungen des Tagesmittegrenzwertes) ergibt.

Schwefeldioxid (SO₂) ist nach dem Stand der Technik nicht mehr verkehrsrelevant und wird daher nicht behandelt.

Das lufttechnische Gutachten des Einreichprojekts ist als methodisch einwandfrei und die Schlussfolgerungen sind als plausibel und nachvollziehbar anzusehen.

Durch den Betrieb der Fahrstreifenerweiterung im Abschnitt S 16 Glasbühel bis ASt Bludenz-Montafon sind keine relevanten, dem Vorhaben zuordenbare Immissionszunahmen und damit keine relevanten Auswirkungen zu erwarten.

Durch den Bau des Vorhabens entstehen relevante, dem Vorhaben zuordenbare Immissionszunahmen, die jedoch zu keinen Überschreitungen der anzuwendenden Grenzwerte des IG-L führen. Wesentliche nachteilige Auswirkungen sind aus fachlicher Sicht daher nicht zu erwarten.

Antwort auf Frage 2:

Das Ergebnis der Immissionsberechnung, wonach die vorhabenbedingte Zusatzbelastung in der **Betriebsphase** irrelevant ist, wird aufgrund der **äußerst geringen Verkehrszunahme** (< 100 Kfz/24 h) durch das Vorhaben als plausibel und nachvollziehbar bewertet, obwohl sich die nächstgelegenen Wohnobjekte lediglich in einem Abstand von 10 Metern zur S 16 befinden. Die exponiertesten Siedlungsgrenzen wurden im Lufttechnischen Bericht des Einreichprojekts mittels repräsentativer Immissionspunkte erfasst. Eine detaillierte Begründung ist in der Beantwortung der Behördenfrage 1) enthalten.

Die Reduktion des Staufluchtverkehrs bewirkt bei den Langzeitimmissionswerten keine relevante Veränderung der Immissionssituation entlang der entlasteten Ortsdurchfahrten, da sich dieses Ereignis im Wesentlichen auf Winterwochenenden beschränkt. Bei den maximalen Kurzzeitwerten (z.B. Tagesmittel von PM₁₀, MW₈ von CO, HMW von NO₂) kommt es dagegen zu geringfügigen (größtenteils nicht relevanten) Verbesserungen der Immissionssituation entlang von Ortsdurchfahrten.

Für die **Bauphase** wurde in der lufttechnischen Untersuchung des Einreichprojekts für **Feinstaub PM₁₀** eine maximale Zusatzbelastung am exponiertesten Rechenpunkt im Bereich des nächstgelegenen Siedlungsgebiets (Kat. E) von 5,9 µg/m³ (JMW) prognostiziert, die mit rd. 15 % des Grenzwertes über dem Schwellenwert für einen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung in der Bauphase (10% des Grenzwertes) liegt. Die Immissionswerte wurden unter Berücksichtigung der in den Einreichunterlagen enthaltenen Maßnahmen (Befeuchtung) berechnet. Die Gesamtbelastung wurde für den exponiertesten Immissionspunkt mit 25,0 µg/m³ (JMW) prognostiziert, was weit unter dem Grenzwert des IG-L (40 µg/m³) liegt. Die Anzahl der Überschreitungen des TMW-Grenzwertes wurde in der Luftschadstoffuntersuchung mit 24 Tagen pro Jahr abgeschätzt, was unter den 25 erlaubten Überschreitungen nach Anlage 1a des IG-L liegt.

Obwohl sich aus dem Jahresmittelwert der Zusatzbelastung ein relevanter Beitrag des Vorhabens zur Immissionsbelastung ergibt, ist daraus kein relevanter Beitrag des Vorhabens zu einer Grenzwertüberschreitung abzuleiten. Da es sich bei baubedingten Immissionen nur um temporäre Einwirkungen handelt, sind dadurch keine wesentlich nachteiligen Auswirkungen auf die Luftqualität zu erwarten.

Bei **Feinstaub PM_{2,5}** liegen die baubedingten Immissionszunahmen mit maximal 1,1 µg/m³ (JMW) zwar über dem Schwellenwert von 3% des Grenzwertes (0,75 µg/m³), ab dem eine Immissionszunahme dem Vorhaben zuordenbar ist; da die Gesamtbelastung mit 15,3 µg/m³ weit unter dem Grenzwert von 25 µg/m³ liegt, ergibt sich durch die Zusatzbelastung keine Grenzwertüberschreitung.

Für **Stickstoffdioxid NO₂** wurde in der Luftchemischen Untersuchung des Einreichprojekts für die Bauphase eine maximale Zusatzbelastung von rd. 0,8 µg/m³ prognostiziert (JMW NO₂, ergibt sich

näherungsweise aus einer NO_x-Zusatzbelastung von 1,2 µg/m³), die damit unter dem Schwellenwert von 3% des Grenzwertes (0,9 µg/m³) liegt. Die NO₂-Gesamtbelastung liegt mit 32,1 µg/m² unter dem derzeit geltenden Immissionsgrenzwert des IG-L (JMW 30 + 5 µg/m³).

Bei den anderen bauspezifischen Luftschadstoffen ist die Zusatzbelastung irrelevant.

Weder in der Bau- noch in der Betriebsphase ist ein relevanter Beitrag des Vorhabens zu einer Grenzwertüberschreitung zu erwarten. **Es sind daher keine relevanten nachteiligen Auswirkungen auf die Luftqualität zu erwarten und es ist aus lufttechnischer Sicht auszuschließen, dass es zu wesentlichen Beeinträchtigungen auf das schutzwürdige Gebiet der Kategorie E (Siedlungsgebiet) kommt.** Die Ausführungen der Projektwerberin dazu sind zutreffend. Die Ausführungen in Kapitel 4.5 Seiten 18 - 22 (Revisionsunterlagen) des vorliegenden Umweltberichts (Einlage D1) sind plausibel und nachvollziehbar.

Antwort auf Frage 3:

Die Ergebnisse des luftchemischen Gutachtens treffen auch auf die als Siedlungsgebiet gewidmeten, aber nicht bebauten Grundstücke zu. Die gewählten Immissionspunkte beziehen sich auf bebaute Liegenschaften, repräsentieren aber die exponiertesten Teile des gewidmeten Siedlungsgebietes. Damit gelten die Aussagen auch für allfällige unbebaute Liegenschaften innerhalb der gegenständlichen Siedlungsgebiete.

Antwort auf Frage 4:

Im ursprünglichen Einreichprojekt (Lufttechnischer Bericht, Einlage F.1 vom August 2016) waren keine Angaben zu Bauphase enthalten. In der Revision A des Lufttechnischen Berichts vom 23.01.2018 sind nunmehr Emissions- und Immissionsberechnungen für die Bauphase vorhanden. Bezüglich der Bewertung der Auswirkungen der Bauphase aus lufttechnischer Sicht wird auf die Beantwortung der Behördenfrage 1 verwiesen.

Da aufgrund des geänderten Standes der Technik (neues Handbuch für Emissionsfaktoren Version 4.1) eine Evaluierung der Ergebnisse des Gutachtens erforderlich war, hat der Sachverständige nach Befragung durch die Behörde folgende gutachterliche Äußerung abgegeben:

Abschnitt Glasbühel – ASt Bludenz-Montafon

„Sowohl bei den Hauptemissionsstoffen PM₁₀, PM_{2,5} und NO₂ als auch bei den Nebenemissionsstoffen (Benzol, CO, BaP, Schwermetalle im Feinstaub) kommt es durch das Vorhaben zu keinen Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte bzw. ist kein relevanter Beitrag des Vorhabens zu einer Grenzwertüberschreitung zu erwarten, da sich aus dem Jahresmittelwert der baubedingten Zusatzbelastung von PM₁₀ keine Überschreitung von Immissionsgrenzwerten

(weder beim Jahresmittelwert noch bei der Anzahl der Überschreitungen des Tagesmittegrenzwertes) ergibt.

Durch den Betrieb der Fahrstreifenerweiterung im Abschnitt S 16 Glasbühel bis ASt Bludenz-Montafon sind keine relevanten, dem Vorhaben zuordenbare Immissionszunahmen und damit keine relevanten Auswirkungen zu erwarten.

Durch den Bau des Vorhabens entstehen relevante, dem Vorhaben zuordenbare Immissionszunahmen, die jedoch zu keinen Überschreitungen der anzuwendenden Grenzwerte des IG-L führen. Wesentliche nachteilige Auswirkungen sind aus fachlicher Sicht daher nicht zu erwarten.

Die in der Gutachterlichen Stellungnahme vom 18.06.2018 getroffenen Schlussfolgerungen bleiben damit vollinhaltlich aufrecht. Wesentliche nachteilige Auswirkungen sind aus fachlicher Sicht daher nach wie vor nicht zu erwarten.“

Abschnitt Dalaas- Franzensbrücke

Sowohl bei den Hauptemissionsstoffen PM₁₀, PM_{2,5} und NO₂ als auch bei den Nebenemissionsstoffen (Benzol, CO, BaP, Schwermetalle im Feinstaub) ist kein relevanter Beitrag des Vorhabens zu einer Grenzwertüberschreitung zu erwarten und es kommt zu keinen Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte.

Durch den Betrieb der Fahrstreifenerweiterung im Abschnitt S 16 Dalaas bis Franzensbrücke sind keine relevanten, dem Vorhaben zuordenbare Immissionszunahmen und damit keine relevanten Auswirkungen zu erwarten. Durch den Bau des Vorhabens entstehen dem Vorhaben zuordenbare Immissionszunahmen, die jedoch zu keinen Überschreitungen der anzuwendenden Grenzwerte des IG-L führen. Wesentliche nachteilige Auswirkungen sind aus fachlicher Sicht daher nicht zu erwarten.

Die in der Gutachterlichen Stellungnahme vom 18.06.2018 getroffenen Schlussfolgerungen bleiben damit vollinhaltlich aufrecht. Wesentliche nachteilige Auswirkungen sind aus fachlicher Sicht daher nach wie vor nicht zu erwarten.

Schlussfolgerung

Die unter Heranziehung der Neufassung des Handbuches für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs, Version 4.1 durchgeführte Evaluierung der Luftschadstoff-berechnungen bzw. der Ergebnisse der Gutachten vom 11. und 18. Juni 2018 in Verbindung mit der gutachterlichen Stellungnahme vom 14. Jänner 2019 hat ergeben, dass auch unter Heranziehung des HBEFA 4.1 keine relevanten nachteiligen Auswirkungen auf die Luftqualität zu erwarten sind. Es ist daher aus

lufttechnischer Sicht nach wie vor auszuschließen, dass es zu wesentlichen Beeinträchtigungen auf das schutzwürdige Gebiet der Kategorie A (Besondere Schutzgebiete) und E (Siedlungsgebiet) kommt. In der Folge bleiben die gutachterlichen Feststellungen im gegenständlichen Verfahren vollinhaltlich aufrecht.

Dipl.-Ing. Wolfgang Stundner (Fachbereich Wasser):

Abschnitt Glasbühel – ASt. Bludenz Montafon

Antwort auf Frage 1:

Mit der Änderung der Straßenentwässerung bedingt das Vorhaben Änderungen im Bezug auf das Schutzgut Wasser wie auch die Vorhabenswirkungen auf die Schutzgebiete. Für die beiden vom Vorhaben berührten schutzwürdigen Gebiete stellt sich die Situation wie folgt dar:

Brunnenfeld Bludenz

Der wasserrechtliche Genehmigungsstand stellt sich wie folgt dar:

· Brunnen PW Brunnenfeld Bludenz (WBBZ198):

Brunnen – Zentrale Trinkwasserversorgung (Brunnen Pumpwerk Brunnenfeld, Schutzgebiet I II)

Stadt Bludenz, Werdenbergstraße 42, 6700 Bludenz

Gesamtkonsens: Höchstmenge 1,892.160 m³/a (Entnahme von 24.07.1972)

Bescheid IV-629-46 (Änderung/Erweiterung vom 19.04.1948)

Bescheid IIa-105-1967 (wasserrechtliche Überprüfung/Änderung vom 17.07.1967)

Bescheid IIa-310-1972 (Änderung/Erweiterung vom 24.07.1972)

Bescheid IIa-201-1975 (wasserrechtliche Überprüfung vom 05.03.1975) Bewilligungsfrist IIa-310-1972 ab 24.07.1972 unbefristet

· SG 1 Brunnen PW Brunnenfeld Bludenz (WBBZ198):

Schutz- und Schongebiet, Schutzzone 1;

Stadt Bludenz, Werdenbergstraße 42, 6700 Bludenz

Gesamtkonsens: Höchstmenge 1892160 m³/a (Entnahme von 24.07.1972)

Bescheid IV-629-46 (Änderung/Erweiterung vom 19.04.1948)

Bescheid IIa-105-1967 (wasserrechtliche Überprüfung/Änderung vom 17.07.1967)

Bescheid IIa-310-1972 (Änderung/Erweiterung vom 24.07.1972)

Bescheid IIa-201-1975 (wasserrechtliche Überprüfung vom 05.03.1975)

Bewilligungsfrist IIa-310-1972 ab 24.07.1972 unbefristet

· SG 2 Brunnen PW Brunnenfeld Bludenz (WBBZ198):

Schutz- und Schongebiet, Schutzzone 2

Stadt Bludenz, Werdenbergstraße 42, 6700 Bludenz

Gesamtkonsens: Höchstmenge 1892160 m³/a (Entnahme von 24.07.1972)

Bescheid IV-629-46 (Änderung/Erweiterung vom 19.04.1948)

Bescheid IIa-105-1967 (wasserrechtliche Überprüfung/Änderung vom 17.07-1967)

Bescheid IIa-310-1972 (Änderung/Erweiterung vom 24.07.1972)

Bescheid IIa-201-1975 (wasserrechtliche Überprüfung vom 05.03.1975)

Bewilligungsfrist IIa-310-1972 ab 24.07.1972 unbefristet

Die Grenze des Schutz- und Schongebiets, Schutzzone 1 liegt parallel zur S 16 zwischen S 16 km 61,55 bis S 16 km 61,65. Getrennt wird das Schutzgebiet von der S 16 heute, sowie auch nach Vorhabenserrichtung durch die L97, die Brunnenfeldstraße, sowie die Straßenböschung. Die Entfernung zu Schutzzone 2, S 16 km 61,43 bis S 16 km 61,55 nimmt in östlicher Richtung deutlich zu. Auch hier besteht zwischen der Schutzzone und des S 16 die L97, die Brunnenfeldstraße, sowie die Straßenböschung, als auch eine Waldfläche.

Im Bereich der Schutzzone 1 erfolgt eine Veränderung der Lage des Fahrbahnrandes, die Hauptfahrbahn der S 16 verbleibt nahezu unverändert, die Verziehungsstrecke der AST Bludenz-Montafon, Auffahrt Richtung Arlberg reicht zukünftig ca. 1,5m weiter an das Schutzgebiet heran. Die Verbreiterung der Fahrbahn zur Fahrstreifenverbreiterung erfolgt vornehmlich auf der den Schutzgebieten abgewandten Straßenseite, wo auch westlich S16 km 61,51 die Sickermulde situiert wird. Östlich von S16 km 61,51 wird die Sickermulde am dem Schongebiet zugewandten Straßenrand situiert, jedoch nimmt in diesem Bereich der Abstand der Schutzzone zur S 16 bereits deutlich zu.

Fachliche Beurteilung:

Mit Bescheid IIa-310-1972 vom 24.07.1972 wurde der Stadt Bludenz die Erstellung und der Betrieb eines neuen Grundwasserpumpwerks in Brunnenfeld gestattet. Die damit vorgeschriebenen wasserbautechnischen Vorschriften enthalten keine Bedingung, die der beantragten, gegenständlichen Fahrstreifenverbreiterung entgegensteht. Vorschrift 3 der sanitätspolizeilichen Vorschriften bedingt: „bis zu einer Entfernung von 500 m grundwasserstromaufwärts vom Pumpbrunnen ist jede Einbringung von Abwasser in das Grundwasser von der Zustimmung der Wasserrechtsbehörde abhängig“. Diese Vorschrift betrifft das gegenständliche Vorhaben, da die S 16 im genannten Zustrombereich liegt. Allerdings ist festzuhalten, dass die Arlberg-Schnellstraße bereits in dieser Genehmigung Berücksichtigung fand und zu diesem Zeitpunkt keine gesicherte Reinigung und Versickerung der Straßenwässer vorgesehen war. Mit der gegenständlichen Fahrstreifenverbreiterung erfolgt zukünftig die Reinigung der

Straßenwässer in diesem relevanten Bereich dem Stand der Technik entsprechend. Demgemäß ist auch zukünftig keine wesentliche Beeinträchtigung der Schutzzonen und damit der Wasserentnahme durch straßenbedingte Schadstoffe zu erwarten.

Brunnen Stallehr I

Der wasserrechtliche Genehmigungsstand stellt sich wie folgt dar:

· SG1 Brunnen PW1 Stallehr (WBBZ1386):

Schutz- und Schongebiet – Schutzzone 1

Stallehr Nr. 19, 6700 Stallehr

Gesamtkonsens: Höchstmenge 31536 m³/a (Entnahme ab 22.01.1951 unbefristet)

Bescheid II-619/50 (wasserrechtliche Bewilligung vom 22.01.1951)

Bescheid VIb-649/13-57 (Berufung vom 24.04.1957)

Bescheid II-382/57 (wasserrechtliche Überprüfung vom 28.05.1957)

Bewilligungsfrist II-619/50 ab 22.01.1951 unbefristet

· SG2 Brunnen PW1 Stallehr (WBBZ1386):

Schutz- und Schongebiet – Schutzzone 2

Stallehr Nr. 19, 6700 Stallehr

Gesamtkonsens: Höchstmenge 31536 m³/a (Entnahme ab 22.01.1951 unbefristet)

Bescheid II-619/50 (wasserrechtliche Bewilligung vom 22.01.1951)

Bescheid VIb-649/13-57 (Berufung vom 24.04.1957)

Bescheid II-382/57 (wasserrechtliche Überprüfung vom 28.05.1957)

Bewilligungsfrist II-619/50 ab 22.01.1951 unbefristet

Der Brunnen Stallehr I liegt am linken Flussufer der Aflenz, ca. 20m vom Ufer entfernt und etwa 50 m vom Fahrbahnrand der S 16, km 60,35. Das Schutzgebiet 1 reicht etwa bis zum Flussufer, das Schutzgebiet 2 reicht auch über die Aflenz und wird von der S16 durchquert (km 60,25 bis km 60,38).

Um die gesammelten Straßenwässer in eine Versickerungsmulde, außerhalb der Schutzzone zu transportieren, werden die straßenbegleitenden Mulden im Bereich des Wasserschutzgebietes abgedichtet, die darin gesammelten Straßenwässer werden in Versickerungsmulden außerhalb des Schutzgebietes geleitet und dort über eine Bodenpassage versickert. Zusätzlich wird, um ein Austreten und Versickern der Straßenwässer in die angrenzenden Böschungen zu verhindern, eine Schlitzrinne am rechten Fahrbahnrand angeordnet, die ebenso zu einer Versickerungsmulde außerhalb des Schutzgebietes führt.

Fachliche Beurteilung:

Für den Brunnen Stallehr I liegt eine wasserrechtliche Genehmigung vom 22.01.1951 vor. Gemäß diesem Genehmigungsbescheid werden Schutzzonen um den Brunnen errichtet.

Gesonderte Auflagen zum Schutz des Grundwassers in der Schutzzone 2 verhindern werden im Bescheid nicht genannt, ebenso nimmt der Bescheid zur Berufung vom 24.04.1957 darauf nicht Bezug. Es wird lediglich festgestellt, dass im Umkreis von 100m vom Pumpwerk (entspricht etwa Schutzzone 2) Bauverbot besteht. In den Jahren 1998 und 1999 wurde die Arlberg Schnellstraße S14 errichtet, die diese Schutzzone 2 quert. Mit der Verkehrsfreigabe 1969 der wurde im gegenständlichen Bereich die Versickerung der Straßenwässer über die Böschungen in Betrieb genommen.

Mit der nun vorgesehenen Fahrstreifenerweiterung werden die im Bereich der Schutzzone anfallenden Straßenwässer werden in Mulden bzw. Schlitzrinnen gesammelt und außerhalb der Schutzzone über Bodenpassagen versickert. Diese Versickerung findet in einem Bereich statt, der eine Beeinflussung der Schutzzone nicht erwarten lässt. Die mit der gegenständlichen Fahrstreifenerweiterung geplante Anpassung der Straßenwässer an den Stand der Technik bzw. der nunmehr vorgesehenen Ableitung allfällig verunreinigter Straßenwässer aus der Schutzzone ist zukünftig keine wesentliche Beeinträchtigung der Schutzzonen und damit der Wasserentnahme durch straßenbedingte Schadstoffe zu erwarten. Das Vorhaben bedingt somit eine deutliche Verbesserung des Schutzes der Wasserentnahme.

Brunnen Stallehr II

Der Brunnen Stallehr II samt umgebendes Schongebiet liegt etwa 300 m südlich der Schnellstraße deutlich außerhalb des Vorhabensbereiches (etwa 700 m östlich bzw. flußauf der ASt Bings bei etwa S 16 km 60,0). Eine Beeinflussung dieses Schongebiets kann alleine aufgrund der oberstromigen Lage und der großen Entfernung zum Vorhaben ausgeschlossen werden.

Zusammenfassende fachliche Beurteilung:

Die mit der gegenständlichen Fahrstreifenerweiterung geplante Anpassung der Straßenwässer an den Stand der Technik bedingt im Vorhabensbereich eine deutliche Verbesserung des Gewässerschutzes. Maßgebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser sind damit auszuschließen.

In dem zur Genehmigung des Vorhabens abzuführenden Wasserrechtsverfahren ist die ausreichende Dimensionierung der Gewässerschutzanlagen und der Sickermulden gemäß RVS 04.04.11, Gewässerschutz an Straßen, nachzuweisen. Empfohlen wird die Vorschreibung von verstärkten Fahrzeugrückhaltesystemen im Nahbereich der Schutzzonen sowie Implementierung entsprechender Notfallpläne für die Feuerwehr im Schadensfall.

Antwort auf Frage 2:

Siehe Behördenfrage 1.

Antwort auf Frage3:

Neben den in den Behördenfragen a) (= Frage 1) und b) (= Frage 2) behandelten Brunnen Stallehr und dem Brunnenfeld Bludenz, die mit eigenen Schutz- und Schongebieten ausgestattet sind, bestehen mehrere Wasserrechte im Umfeld der geplanten Bau- und Sanierungsmaßnahmen wie folgt:

Brunnen zur Brauchwasserversorgung, thermische Nutzung und Versickerungsanlage Scheider Gerhard.

Eine Beeinträchtigung der genehmigten thermischen Nutzung sowie der Versickerungsanlage ist ausgeschlossen, da durch das Vorhaben keine maßgebliche quantitative Änderung der lokalen Grundwasserverhältnisse zu erwarten ist. Dies trifft auch für die Brauchwasserversorgung aus dem etwa 180 m zum Vorhaben entfernten Brunnen zu, da angesichts der Reinigung der Straßenwässer relevante Schadstoffeinträge in das Grundwasser ausgeschlossen werden können. Der Brunnen Scheider mit einem Konsens von 0,7 l/s (5.000 m³/a) liegt nördlich der Schnellstraße S16 (Bereich km 61,9) in deren Grundwasserzstrombereich.

· Brunnen zur Brauchwasserversorgung Fam. Mayr

Der Brunnen der Fam. Mayr mit einem Konsens von 0,7 l/s (5.000 m³/a) liegt etwa 70m nördlich der Schnellstraße S16 (Bereich km 60,6) in deren Grundwasserzstrombereich.

· Brunnen zur Brauchwasserversorgung Heinrich Manahl GmbH

Der Brunnen der Fa. Manahl mit einem Konsens von 7 l/s (60.000 m³/a) liegt etwa 130m nördlich der Schnellstraße S16 (Bereich km 60,3) in deren Grundwasserzstrombereich

· Brunnen zur Brauchwasserversorgung Sika Österreich GmbH

Der Brunnen der Fa. Sika mit einem Konsens von 4 l/s (72.000 m³/a) liegt etwa 30 m nördlich der Schnellstraße S16 (Bereich km 60,25) in deren Grundwasserzstrombereich

Wasserrechte, die südlich der Aflenz situiert sind wurden nicht betrachtet, da der Fluss naturgemäß eine natürliche Barriere für Einflüsse auf das oberflächennahe Grundwasser darstellt. Ausgenommen davon ist das Schongebiet Stallehr, welches, obwohl der Brunnen SG2 südlich der Aflenz (linkes Ufer) liegt auch über dessen rechtes Ufer hinausreicht.

Eine maßgebliche Beeinträchtigung der oben genannten Wasserrechte ist insofern auszuschließen, als zukünftig eine ausreichende Reinigung der Straßenwässer erfolgt und alle genannten Nutzungen im Grundwasserzstrombereich zum Vorhaben situiert sind. Im Umweltbericht wurde ausreichend auf das Schutzgut Wasser eingegangen. Die darin zu diesem Thema getätigten Aussagen sind plausibel und nachvollziehbar. Mit Umsetzung der im Umweltbericht in Aussicht gestellten Maßnahmen ist ein ausreichender Schutz der Gewässer zu erwarten. Auch eine relevante Beeinträchtigung fremder Rechte durch die Ableitung bzw. Versickerung von Niederschlagswässern ist auszuschließen.

Antwort auf Frage 4:

Mit der Fahrstreifenzulegung wird die Straßenentwässerung dem Stand der Technik entsprechend adaptiert. Dies vor allem im Nahbereich der Brunnen Schutz- und Schongebiete. Generell ist vorgesehen die Straßenwässer im Vorhabensbereich in Sickermulden bzw. Gewässerschutzanlagen zu sammeln und über Humusfilter zu reinigen und anschließend zu versickern. Diese Versickerung über belebte Bodenzonen gewährleistet eine ausreichende Reinigung der Straßenwässer und damit einen ausreichenden Schutz des Grundwassers, sodass es für Nutzungen zur Verfügung steht. Zusätzlich werden die Straßenwässer, welche auf den Fahrflächen im Bereich der ASt Blings im Schutzgebiet des Brunnens PW1 Stallehr anfallen in gedichteten Mulden und Schlitzrinnen gesammelt und zu Versickerungsmulde außerhalb der Schutzzonen abgeleitet. Im Bereich des Brunnenfeldes Bludenz, wo ja die S16 nicht innerhalb der Schutzzonen verläuft, erfolgt die Sammlung, Reinigung und Versickerung der dort anfallenden Straßenwässer über Filtermulden.

Die gemäß Umweltbericht, Seite 16f vorgesehenen Sanierungs- bzw. Neubaumaßnahmen werden als ausreichend erachtet, Sie gewährleisten einen ausreichenden Schutz der durch das Vorhaben berührten Schutz und Schongebiete sowie angesichts der geplanten Reinigung der Straßenwässer einen ausreichenden Schutz des Grundwassers generell. Auch gewährleisten die vorgesehenen Maßnahmen einen ausreichenden Schutz der im Vorhabensbereich befindlichen Oberflächengewässer.

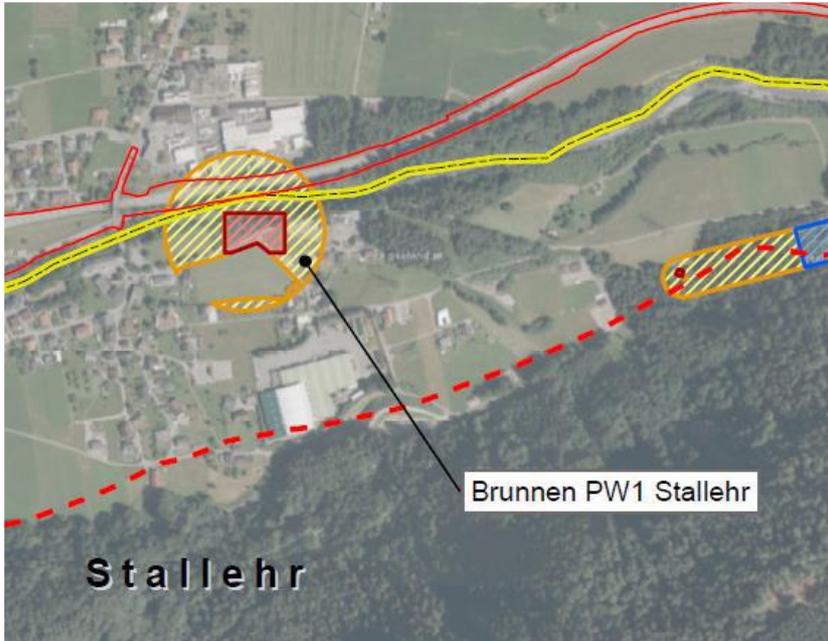
Zu folgender Stellungnahme des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans wurde zusammengefasst nachstehende gutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für den Fachbereich Wasser abgegeben:

Wasserwirtschaftliches Planungsorgan:

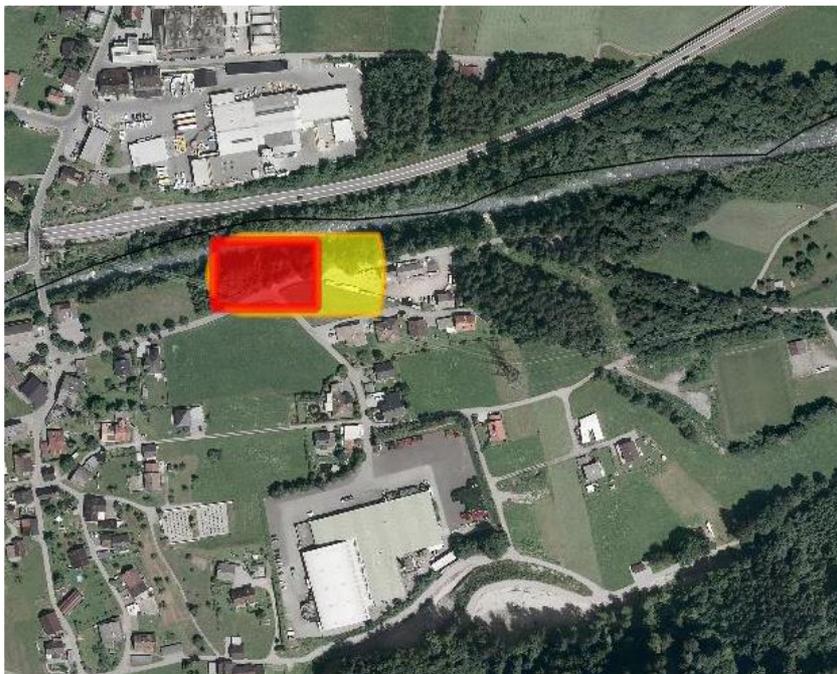
„In Bezug auf die Hochwassersicherheit sind die Abflussquerschnitte der geplanten Brückentragwerke im Endzustand ausreichend. Für das endgültige Gutachten des wasserbautechnischen Sachverständigen sind für die Brücke über die Ill noch ergänzende Berechnungen für die Bauphase, in der die Errichtung eines Hilfsjoches mit einem Spundwandkäfig

in der Mitte geplant ist, vorzulegen. Durch das Vorhaben werden auch Grundstücke des öffentlichen Wassergutes berührt. Diesbezüglich wurden bereits privatrechtliche Übereinkommen getroffen.

Beim Pumpwerk Stallehr sind im Einreichprojekt falsche Schutzzonen enthalten.



Schutzzone PW1 Stallehr laut Einreichplanung



Schutzzone PW1 Stallehr laut VOGIS

Im Berufungsbescheid vom 24.04.1957, Zahl VIb-649/13-57, wird der ursprüngliche Bescheid vom 22.01.1951, Zahl HBL-II-619/50, hinsichtlich der Schutzzone II (Bauverbotszone) wie folgt abgeändert:

„Das Bauverbot wird auf einem Umkreis von 30m in nördlicher, westlicher und südlicher Richtung sowie von 100m in östlicher Richtung beschränkt. Bei Errichtung von Bauten außerhalb der Bauverbotszone, jedoch innerhalb des Umkreises von 100m sind sämtliche anfallende Abwässer vorzuklären und kanalisiert abzuleiten.“

Diese Bauverbotszone entspricht dem gelben Bereich im rechten Orthofoto (Anmerkung der erkennenden Behörde: Abbildung Schutzzone PW1 Stallehr laut VOGIS). Der gelb schraffierte Bereich im linken Orthofoto (Anmerkung der erkennenden Behörde: Abbildung Schutzzone PW1 Stallehr laut Einreichplanung) entspricht grundsätzlich dem Umkreis von 100m, in dem die Abwässer vorzuklären und kanalisiert abzuleiten sind. Dieser Bereich wird durch das gegenständliche Vorhaben berührt. Durch die im Projekt vorgesehenen Anpassungen der Straßenentwässerung sind keine wesentlichen Beeinträchtigungen für das Pumpwerk Stallehr I zu befürchten. Beim Pumpwerk Brunnenfeld werden die Schutzzone nicht berührt. Im Bescheid vom 24.07.1972, Zahl BHBL-IIa-310-1972, ist festgehalten, dass ‚bis zu einer Entfernung von 500m grundwasserstromaufwärts vom Pumpbrunnen ist jede Einbringung von Abwasser in das Grundwasser von der Zustimmung der Wasserrechtsbehörde abhängig.‘ Durch die zukünftige Reinigung der Straßenwässer vor der Versickerung ist keine wesentliche Beeinträchtigung für das Pumpwerk Brunnenfeld zu befürchten.

Zusammenfassend kommt es aus Sicht des wasserwirtschaftlichen Planungsorganes durch das Vorhaben zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung für schutzwürdige Gebiete der Kategorie C gemäß Anhang 2, UVP-G 2000“.

Der Sachverständige Dipl.-Ing. Wolfgang Stundner hat dazu folgende Stellungnahme abgegeben:

„Die Ausführungen des Wasserwirtschaftlichen Planungsorganes sind plausibel und nachvollziehbar, sie beinhalten keine Widersprüche zu meiner gutachterlichen Stellungnahme FB Wasser vom 29.06.2018. Der Hinweis des Wasserwirtschaftlichen Planungsorganes, dass für das endgültige Gutachten des wasserbautechnischen Amtssachverständigen für die Brücke über die Ill noch ergänzende Berechnungen für die Bauphase vorzulegen sind betrifft offensichtlich das zum Vorhaben jedenfalls erforderliche Wasserrechtsverfahren. Derartige Details waren nicht Gegenstand meiner Beurteilung und sind auch in Hinsicht auf die Umweltverträglichkeit des Vorhabens irrelevant. Hier ist seitens des ASV (Anmerkung: Amtssachverständiger) darauf zu achten, dass Maßnahmen im Abflussprofil, bzw. innerhalb des HQ30 Abflussbereiches zu keiner Beeinträchtigung fremder Rechte führen. Maßgebliche nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser sind jedenfalls nicht zu erwarten!“

Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen:

Die Behörde hat Beweis erhoben durch die von der Antragstellerin eingereichten Unterlagen samt Nachweisen und durch die eingeholten Gutachten der nichtamtlichen Sachverständigen für die Fachbereiche Verkehr, Luft, Lärm und Erschütterungen sowie für die Fachbereiche Wasser und Forst zwar im Einzelnen:

- a) Zur Frage der Berührung eines schutzwürdigen Gebiets der Kategorie A (besonderes Schutzgebiet):
 - durch den vorliegenden Lageplan im Maßstab 1:30000 mit den naturschutz- und wasserrechtlichen Festlegungen, woraus sich ergibt, dass das Vorhaben keine besonderen Schutzgebiete berührt,
- b) Zur Frage der Berührung eines schutzwürdigen Gebiets der Kategorie C (Wasserschutz- und Schongebiet):
 - durch den vorliegenden Lageplan im Maßstab 1:10000 woraus sich insgesamt ergibt, dass das zum Antragszeitpunkt ausgewiesene Schutzgebiet berührt wird;
- c) zur Frage der Berührung eines schutzwürdigen Gebiets der Kategorie E (Siedlungsgebiet):
 - durch den vorliegenden Lageplan im Maßstab 1:5000 worin die Widmung der im 300 m – Bereich um das Vorhaben liegenden Flächen auf Grundlage des zum Antragszeitpunkt geltenden Flächenwidmungsplanes ausgewiesen ist;
- d) durch die gutachterlichen Feststellungen der nichtamtlichen Sachverständigen für die Fachbereiche Verkehr, Lärm und Erschütterungen mit dem zusammengefassten Inhalt, dass die in der aktualisierten Verkehrsuntersuchung ermittelten und prognostizierten Verkehrszahlen aus fachlicher Sicht als nachvollziehbar und schlüssig anzusehen sind, dass die in der Verkehrsuntersuchung enthaltenen Basisdaten in der luftchemischen und in der lärmtechnischen Untersuchung richtig angewandt wurden und dass die von der Antragstellerin beigebrachte lärmtechnische Untersuchung aus fachlicher Sicht als plausibel und nachvollziehbar zu bewerten ist;
- e) durch die gutachterlichen Feststellungen des nichtamtlichen Sachverständigen für den Fachbereich Luftschadstoffe mit dem zusammengefassten Inhalt, dass das Gutachten, welches dem Einreichprojekt zu Grunde liegt, plausibel und nachvollziehbar sei und im Betrieb des Vorhabens keine relevanten Immissionszunahmen zu erwarten seien;
- f) durch die gutachterlichen Feststellungen des nichtamtlichen Sachverständigen für den Fachbereich Wasser mit dem zusammengefassten Inhalt, dass durch das Vorhaben eine deutliche Verbesserung des Gewässerschutzes verwirklicht wird und die projektierten Sanierungs- bzw. Neubaumaßnahmen geeignet sind, den Schutz der berührten Schutz- und Schongebiete zu gewährleisten.

Die Ermittlungen sind entsprechend dem Gegenstand des Feststellungsverfahrens nach dem UVP-G 2000 schlüssig. Unter sorgfältiger Berücksichtigung der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens kommt die Behörde nach freier Überzeugung zur Schlussfolgerung, dass die oben seitens der nichtamtlichen Sachverständigen angeführten Tatsachen als erwiesen anzunehmen sind und der festgestellte Sachverhalt wie dargestellt der Behördlichen Entscheidung zugrunde gelegt werden kann.

Die Feststellungen zu den Rodungen ergeben sich aus den nachvollziehbaren sowie schlüssigen Planungsunterlagen und wurden von keiner Partei des Verfahrens in Zweifel gezogen, weshalb sie der Entscheidung zu Grunde gelegt werden.

III. Der festgestellte Sachverhalt unterliegt nachstehender rechtlicher Beurteilung:

III. 1. Die maßgeblichen Rechtsgrundlagen lauten:

Gemäß Art.10 Abs.1 Z 9 B-VG ist die Gesetzgebung und Vollziehung zur „Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen und Eisenbahn – Hochleistungsstrecken, bei denen mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt“ zu rechnen ist, Bundessache.

Nach Art. 11 Abs. 1 Z 7 B-VG ist die „Umweltverträglichkeitsprüfung für Vorhaben, bei denen mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist; soweit ein Bedürfnis nach Erlassung einheitlicher Vorschriften als vorhanden erachtet wird, Genehmigung solcher Vorhaben“ Bundessache hinsichtlich Gesetzgebung und Landessache die Vollziehung.

(4) Die Handhabung der gemäß Abs. 2 ergehenden Gesetze und der hiezu erlassenen Durchführungsverordnungen steht dem Bund oder den Ländern zu, je nachdem, ob die den Gegenstand des Verfahrens bildende Angelegenheit der Vollziehung nach Bundes- oder Landessache ist.

(6) Soweit ein Bedürfnis nach Erlassung einheitlicher Vorschriften als vorhanden erachtet wird, werden auch das Bürgerbeteiligungsverfahren für bundesgesetzlich zu bestimmende Vorhaben, die Beteiligung an den einem Bürgerbeteiligungsverfahren nachfolgenden Verwaltungsverfahren und die Berücksichtigung der Ergebnisse des Bürgerbeteiligungsverfahrens bei der Erteilung der für die betroffenen Vorhaben erforderlichen Genehmigungen sowie die Genehmigung der in Art. 10 Abs. 1 Z 9 genannten Vorhaben durch Bundesgesetz geregelt. Für die Vollziehung dieser Vorschriften gilt Abs. 4.

Nach der Begriffsbestimmung des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 ist ein Vorhaben die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen. Ein Vorhaben kann eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen.

§ 23 a UVP-G 2000 lautet:

Anwendungsbereich für Bundesstraßen

§ 23a. (1) Für folgende Vorhaben von Bundesstraßen ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 1) nach diesem Abschnitt durchzuführen:

1. Neubau von Bundesstraßen oder ihrer Teilabschnitte, ausgenommen zusätzliche Anschlussstellen,
2. Ausbau einer bestehenden Bundesstraße von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen mit einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km,
3. Errichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km.

(2) Für folgende Vorhaben von Bundesstraßen ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 1) im vereinfachten Verfahren nach diesem Abschnitt durchzuführen:

1. Neubau zusätzlicher Anschlussstellen oder Ausbau bestehender Anschlussstellen, wenn
 - a) auf allen Rampen insgesamt eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 8 000 Kfz in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist oder
 - b) dieser Schwellenwert voraussichtlich
 - aa) gemeinsam mit den Rampen einer noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr freigegebenen Anschlussstelle bei ihrem Ausbau oder GZ. BMVIT-312.403/0018-IV/IVVS-ALG/2019

bb) gemeinsam mit einer noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr freigegebenen benachbarten Anschlussstelle erreicht wird.

2. Vorhaben des Abs. 1 Z 2 oder 3 unter 10 km Länge, wenn gemeinsam mit daran unmittelbar anschließenden, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr freigegebenen Teilstücken eine durchgehende Länge von mindestens 10 km erreicht wird;

3. Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C, D oder E des Anhangs 2 berührt wird und im Einzelfall zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhangs 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhangs 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird; ausgenommen sind

- a) der Neubau von Anschlussstellen, die ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E berühren,
- b) die Berührung von schutzwürdigen Gebieten ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen oder durch Brückenneubauten bedingte Umlegungen von bestehenden Trassen,
- c) die Errichtung zusätzlicher Parkplätze mit weniger als 750 Stellplätzen,
- d) die Errichtung zusätzlicher Betriebe gemäß § 27 des Bundesstraßengesetzes 1971 mit einer Flächeninanspruchnahme von weniger als 5 ha,
- e) die Zulegung von Kriechspuren und Rampenverlegungen,
- f) die Errichtung von zusätzlichen Einzelrampen bei bestehenden Knoten oder Anschlussstellen,

- g) Änderungen der Straßenachse oder der Nivelette um weniger als 5 m,
- h) Anlagen für den Straßenbetrieb und Umweltschutzmaßnahmen und
- i) sonstige bauliche Maßnahmen an bestehenden Bundesstraßen, durch die im Vergleich zum Bestand die Verkehrsrelationen nicht erweitert werden.

Bei der Entscheidung im Einzelfall ist § 24 Abs. 5 anzuwenden.“

§ 24 UVP-G 2000 lautet auszugsweise:

„Verfahren, Behörde

[...] (2) Der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie ist auch zuständige Behörde für das Feststellungsverfahren gemäß Abs. 5. Für den Vollzug der Strafbestimmungen ist die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig.

[...]

(5) Die Behörde nach Abs. 2 hat auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin, einer mitwirkenden Behörde, des Umweltschutzwachters oder einer Standortgemeinde festzustellen, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand der §§ 23a oder 23b durch das Vorhaben verwirklicht wird. Diese Feststellung kann auch von Amts wegen erfolgen. Der Projektwerber/die Projektwerberin hat der Behörde Unterlagen vorzulegen, die zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen gemäß § 23a Abs. 2 oder § 23b Abs. 2 ausreichen, im Fall einer Einzelfallprüfung ist hierfür § 3 Abs. 8 mit der Maßgabe anzuwenden, dass sich die Beschreibung gemäß Z 2 und Z 3 für Vorhaben nach §§ 23a Abs. 2 Z 3 und 23b Abs. 2 Z 2 auf die voraussichtlich wesentliche Beeinträchtigung des schützenswerten Lebensraumes (Kategorie B des Anhangs 2) oder des Schutzzweckes, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhangs 2) festgelegt wurde, zu beziehen hat. Bei Vorhaben gemäß §§ 23a Abs. 2 Z 3 und 23b Abs. 2 Z 2 ist die Veränderung der Auswirkungen auf das schutzwürdige Gebiet maßgeblich. Hat die Behörde eine Einzelfallprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen, so hat sie sich dabei hinsichtlich Prüftiefe und Prüfumfang auf eine Grobprüfung zu beschränken. Die Entscheidung ist innerhalb von acht Wochen mit Bescheid zu treffen. In der Entscheidung sind nach Durchführung einer Einzelfallprüfung (§§ 23a Abs. 2 Z 3 und 23b Abs. 2 Z 2 und Z 3) unter Verweis auf die in § 3 Abs. 5 angeführten und für das Vorhaben relevanten Kriterien, die wesentlichen Gründe für die Entscheidung, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist oder nicht, anzugeben. Bei Feststellung, dass keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, ist in der Entscheidung auf allfällige seitens des Projektwerbers/der Projektwerberin geplante projektintegrierte Aspekte oder Maßnahmen des Vorhabens, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden oder verhindert werden sollen, Bezug zu nehmen. Die Antragsberechtigten haben Parteistellung und das Recht, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht, die Standortgemeinde auch Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben. Vor der Entscheidung ist das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zu hören. Die Entscheidung ist von der Behörde in geeigneter Form kundzumachen und der Bescheid jedenfalls zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen und auf der Internetseite der UVP-Behörde, auf der

Kundmachungen gemäß § 9 Abs. 3 erfolgen, zu veröffentlichen; der Bescheid ist als Download für sechs Wochen bereitzustellen. Der Umweltschutzbeauftragte und die mitwirkenden Behörden sind von der Verpflichtung zum Ersatz von Barauslagen befreit.

(5a) Stellt die Behörde gemäß Abs. 5 fest, dass für ein Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, ist eine gemäß § 19 Abs. 7 anerkannte Umweltorganisation oder ein Nachbar/eine Nachbarin gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 berechtigt, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben. Ab dem Tag der Veröffentlichung im Internet ist einer solchen Umweltorganisation oder einem solchen Nachbarn/einer solchen Nachbarin Einsicht in den Verwaltungsakt zu gewähren. Für die Beschwerdelegitimation der Umweltorganisation ist der Anerkennungsbescheid gemäß § 19 Abs. 7 ausgewiesene Zulassungsbereich maßgeblich.

(6) Bei der Prüfung gemäß § 23a Abs. 2 Z 3 sowie § 23b Abs. 2 Z 2 und 3 sind schutzwürdige Gebiete der Kategorien A, C, D und E nur zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Antragstellung ausgewiesen oder in die Liste der Gebiete mit gemeinschaftlicher Bedeutung (Kategorie A des Anhanges 2) aufgenommen sind.

[...]"

Z 46 des Anhangs 1 UVP-G 2000 lautet:

„Z 46

a) Rodungen 14a) auf einer Fläche von mindestens 20 ha; b) Erweiterungen von Rodungen 14a), wenn das Gesamtausmaß der in den letzten zehn Jahren genehmigten Flächen 15) und der beantragten Erweiterung mindestens 20 ha und die zusätzliche Flächeninanspruchnahme mindestens 5 ha beträgt; d) Erweiterungen von Trassenaufhebungen 14b), wenn das Gesamtausmaß der in den letzten zehn Jahren genehmigten Flächen und der beantragten Erweiterung mindestens 50 ha und die zusätzliche Flächeninanspruchnahme mindestens 12,5 ha beträgt; e) Erstaufforstungen mit nicht standortgerechten Holzarten in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A auf einer Fläche von mindestens 15 ha; f) Erweiterungen von Erstaufforstungen mit nicht standortgerechten Holzarten in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A, wenn das Gesamtausmaß der in den letzten zehn Jahren genehmigten Flächen und der beantragten Erweiterung mindestens 15 ha und die zusätzliche Flächeninanspruchnahme mindestens 3,5 ha beträgt; g) Rodungen 14a) in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A auf einer Fläche von mindestens 10 ha; h) Erweiterungen von Rodungen 14a) in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A, wenn das Gesamtausmaß der in den letzten zehn Jahren genehmigten Flächen 15) und der beantragten Erweiterung mindestens 10 ha und die zusätzliche Flächeninanspruchnahme mindestens 2,5 ha beträgt; i) Trassenaufhebungen 14b) in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A auf einer Fläche von mindestens 25 ha; j) Erweiterungen von Trassenaufhebungen 14b) in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A, wenn das Gesamtausmaß der in den letzten zehn Jahren genehmigten Flächen und der beantragten Erweiterung mindestens 25 ha und die zusätzliche Flächeninanspruchnahme mindestens 6,25 ha beträgt; sofern für Vorhaben dieser Ziffer nicht das Flurverfassungs-Grundsatzgesetz 1951 oder das Grundsatzgesetz 1951 über die Behandlung der Wald- und Weidenutzungsrechte gilt. Ausgenommen von Z 46 sind Maßnahmen zur Verbesserung der ökologischen Funktionsfähigkeit der Gewässer (Renaturierungen) sowie alle Maßnahmen, die

zur Herstellung der Durchgängigkeit vorgenommen werden. Bei Z 46 sind § 3 Abs. 2 und § 3a Abs. 6 mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Summe der Kapazitäten, die innerhalb der letzten 10 Jahre genehmigt wurden, einschließlich der beantragten Kapazitätsausweitung heranzuziehen ist. Flächen für Rodungen und Flächen für Trassenaufhiebe sind gesondert zu ermitteln und nicht zusammenzurechnen. Schutzwürdige Gebiete der Kategorie A laut Anhang 1 des UVP-G 2000 umfassen insbesondere Bannwälder gem. § 27 ForstG, Vogelschutzgebiete und Natura-2000-Gebiete.“

Die Fußnoten 14a und 15 zum UVP-G 2000 lauten:

„14a) Rodung ist die Verwendung von Waldboden zu anderen Zwecken als für solche der Waldkultur gemäß § 17 Abs. 1 Forstgesetz 1975.

15) Flächen, auf denen zum Antragszeitpunkt eine Rodungsanmeldung nach § 17a Abs. 3 Forstgesetz 1975 oder eine Rodungsbewilligung nach § 18 Abs. 1 Z 1 Forstgesetz 1975 erloschen ist, eine Rodungsanmeldung nach § 17a Abs. 4 Forstgesetz 1975 oder Rodungsbewilligung nach § 18 Abs. 4 Forstgesetz 1975 abgelaufen ist sowie Flächen, für die Ersatzleistungen gemäß § 18 Abs. 2 Forstgesetz 1975 vorgeschrieben wurden, sind nicht einzurechnen.“

III.1 Zur Rechtslage:

Nach der Übergangsbestimmung des § 46 Abs. 28 Z 2 UVP-G 2000 ist die mit der UVP-G Novelle BGBl. I Nr. 80/2018 novellierte Regelung des § 24 Abs. 5 (Satz 3, 7 und 8) auf anhängige Verfahren, die nach dem 16.05.2017 beantragt wurden, anzuwenden. Da der Feststellungsantrag für die Fahrstreifenzulegung im Abschnitt zwischen HAST. Dalaas und Franzensbrücke erst am 12.10.2017 eingebracht wurde, findet das UVP-G 2000 in der Fassung der Novelle 2018 Anwendung.

Weiters wurde im Zuge des Verfahrens eine neue Verordnung belastete Gebiete Luft (BGBl. II Nr. 101/2019) erlassen. Da gem. § 24 Abs. 6 UVP-G 2000 schutzwürdige Gebiete des Anhanges 2 UVP-G 2000 nur zu berücksichtigen sind, wenn sie am Tag der Antragstellung ausgewiesen sind, ist die Ausweisung von schutzwürdigen Gebieten nach der früher geltende Verordnung BGBl. II Nr. 166/2015 maßgebend.

Während des Feststellungsverfahrens ist auch das Bundesministeriengesetz 1986, BGBl. Nr. 76/1986, durch das Bundesgesetz I Nr. 8/2020 (Bundesministeriengesetz-Novelle 2020) geändert worden. Nunmehr ist das Sachgebiet „Angelegenheiten der Bundesstraßen“ dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zugewiesen. Zuständige Behörde zur Entscheidung über die UVP-Pflicht von Bundesstraßen ist daher nicht mehr wie bisher gem. § 24 Abs. 2 UVP-G 2000 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, sondern mit Inkrafttreten der Bundesministeriengesetz-Novelle 2020 am 29.01.2020 die Frau Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

III.2.1. Zur Antragslegitimation

Gemäß § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 hat der Projektwerber/die Projektwerberin im Feststellungsverfahren Parteistellung und Antragslegitimation. Projektwerberin für das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben ist die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG), welcher – vertreten durch die ASFINAG Bau Management GmbH – somit das Recht zukommt, die verfahrensgegenständliche Feststellung zu beantragen. Die Vertretungsbefugnis wurde durch die Vorlage der notariell beglaubigten Abschrift der Vollmacht der ASFINAG an die ASFINAG Bau Management GmbH nachgewiesen.

III.2.2. Zur UVP- Pflicht:

A. Die Fahrstreifenerweiterung folgt in der Lage im Wesentlichen dem Verlauf der bestehenden S16. Die Erweiterung wurde aufgrund der vorherrschenden Bedingungen wechselseitig optimiert geplant. Entsprechend der Zulegungen mussten Abweichungen von der bestehenden Achslage vorgenommen werden, wobei diese stets kleiner 5,0m sind. Damit verbunden sind auch Rodungen im Ausmaß von insgesamt 15.041m², das entspricht 1,5041 ha.

Durch das Vorhaben wird keiner der Tatbestände des § 23a Abs. 1 und Abs. 2 Z 1 und 2 UVP-G-2000 erfüllt, sodass keine unbedingte UVP-Pflicht für die gegenständliche Fahrstreifenanzulegung besteht.

Da die geplante Fahrstreifenanzulegung als kein von den Ausnahmetatbeständen des § 23a Abs. 2 Z 3 lit. a bis g UVP-G 2000 erfasstes Vorhaben anzusehen ist, handelt es sich beim eingereichten Bundesstraßenbauprojekt um Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen im Sinne des § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000. Diese sind dann einer UVP im vereinfachten Verfahren nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 zu unterziehen, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C, D oder E des Anhanges 2 berührt wird und im Einzelfall zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schutzwürdige Lebensraum (Kategorie B des Anhanges 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorie A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird.

Bei dieser Prüfung sind schutzwürdige Gebiete dieser genannten Kategorien nur zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Antragstellung ausgewiesen sind oder in die Liste der Gebiete mit gemeinschaftlicher Bedeutung (Kategorie A des Anhanges 2) aufgenommen sind (§ 24 Abs. 6 UVP-G).

Zur Frage, was unter Berührung eines schutzwürdigen Gebiets zu verstehen ist, hat das Bundesverwaltungsgericht klar ausgesprochen, dass es dabei darauf ankommt, ob ein Vorhaben innerhalb eines Schutzgebietes (zumindest zum Teil) zum Liegen kommt (BvWG 26.06.2015, W113 2013215-1, Windpark Bärenofen). Es verweist weiter auf die Literatur, worin die Ansicht vertreten wird, dass ein Vorhaben im Nahebereich, aber außerhalb des schutzwürdigen Gebietes nicht der

Spalte 3 des Anhanges 1 des UVP-G 2000 (vergleichbar mit § 23a Abs. 2 Z 3) unterliegt, selbst wenn die Auswirkungen des Vorhabens das schutzwürdige Gebiet beeinträchtigen sollten (vgl. Baumgartner/Petek, UVP-G 2000, Kurzkomentar, S. 485).

Die Ermittlungen der Behörde haben ergeben, dass weder ein besonderes Schutzgebiet (Kategorie A des Anhanges 2 des UVP-G 2000) noch eine Alpinregion (Kategorie B des Anhanges 2) durch die Fahrstreifenzulegung physisch berührt wird. Schutzzweck der Gebiete der Kategorie E (Siedlungsgebiet) ist der Schutz des Menschen und der menschlichen Nutzungsinteressen. Für die Lage in oder nahe Siedlungsgebieten ist konkret zu beurteilen, „*ob die Bevölkerung in diesen Gebieten durch gesundheitsgefährdende bzw. lebensbedrohende oder das Wohlbefinden erheblich einschränkende Immissionen wesentlich beeinträchtigt ist*“ (US 27.05.2002, 7B/2001/10-18 „*Sommerein*“). Faktoren für eine solche mögliche Beeinträchtigung durch das gegenständliche Vorhaben wären Belastungen durch Luftschadstoffe, Lärm oder Erschütterungen. Für das gegenständliche Vorhaben wäre eine UVP durchzuführen, wenn als Ergebnis der Einzelfallprüfung gemäß § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 zu erwarten ist, dass das nahe liegende Siedlungsgebiet durch die aus dem Vorhaben resultierenden Immissionen „wesentlich“ beeinträchtigt wird.

Hinsichtlich der prognostizierten Verkehrsstärken in den Prognosejahren (Verkehrsfreigabe) und (Nullplanfall und Ausbauplanfall), die den vorliegenden lärmtechnischen und luftchemischen Gutachten zugrunde gelegt wurden, wird auf die schon oben erwähnte Feststellung des Sachverständigen für den Fachbereich Verkehr zur methodischen Richtigkeit und Nachvollziehbarkeit verwiesen.

Entsprechend der gutachterlichen Stellungnahme des Sachverständigen für den Fachbereich Luft wurde der in der Luftschadstoffuntersuchung gewählte Untersuchungsraum plausibel abgegrenzt und ist aus fachlicher Sicht ausreichend groß. Für die fachliche Beurteilung der vorhabensbedingten Luftschadstoffbelastung, die nach Durchführung einer Immissionsmodellierung erhoben wurde, waren jene Grenzwerte maßgebend, die im Immissionsschutzgesetz-Luft, BGBl. I Nr. 115/1997 idF BGBl. I Nrxxxxx, festgelegt sind und auf die sich die einschlägigen Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen und zwar die RVS 04.02.12 (Schadstoffausbreitung an Straßen) stützen. Auch wurde die zu erwartende Belastung durch jene Schadstoffe geprüft, die in diesen RVS als relevante Schadstoffe genannt werden. Dabei handelt es sich neben den Hauptemissionsstoffen NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5} um die Parameter Blei-, Cadmium-, Arsen- und Nickel in Feinstaub PM₁₀, Benzol, Benzo(a)Pyren, Kohlenmonoxid und Schwefeldioxid.

Wie oben dargelegt, hat die luftchemische Untersuchung ergeben, dass vorhabensbedingt (Vergleich des Ausbauplanfalls mit dem Nullplanfall) sowohl bei den Kurzzeitgrenzwerten als auch bei den Langzeitgrenzwerten zum Schutz des Menschen und der menschlichen Gesundheit bezüglich der vorbezeichneten Luftschadstoffe nur irrelevante Zusatzbelastungen bei den nächstgelegenen Anrainern zu erwarten sind.

Die luftchemische Untersuchung hat für die Bauphase für den Parameter Feinstaub PM₁₀ während der Phase maximaler Bautätigkeit bei den nächst gelegenen Anrainern höhere Immissionen

prognostiziert, die aber infolge der zeitlichen Begrenztheit der Immissionen und im Hinblick auf die von der Projektwerberin vorgesehenen Maßnahmen zur Minimierung von Staubemissionen fachlich als keine wesentlichen Beeinträchtigungen angesehen werden.

Die fachliche Beurteilung der von der Antragstellerin vorgelegten lärmtechnischen Untersuchung durch den Sachverständigen für den Fachbereich Luft hat ergeben, dass die, aus fachlicher Sicht plausibel erscheinen, sodass zusammengefasst bestätigt werden konnte, dass die erforderlichen Grenzwerte eingehalten werden. Auch in der Bauphase werden die lärmbezogenen Auswirkungen im Hinblick auf die zeitliche Begrenztheit des Baugeschehens, auf Geschwindigkeitsbeschränkungen im Baustellenbereich und durch Abrücken des Verkehrs fachlich als nicht wesentlich bewertet.

Entsprechend der Judikatur des Umweltsenats (US 06.04.2009, 2A/2008/19-21 „B 1 Asten“) sind einer Einzelfallprüfung jene Auswirkungen eines Straßenprojektes zu Grunde zu legen, die nach der konkreten Planung des Projektes wahrscheinlich sind. Die von der Projektwerberin vorgelegten fachlichen Untersuchungen zu den vorhabensbedingten Auswirkungen in Bezug auf Lärm, Luftschadstoffe und Erschütterungen und die gutachterlichen Feststellungen der Sachverständigen zu diesen Untersuchungsergebnissen vermögen die Behörde davon zu überzeugen, dass die prognostizierten Immissionen auf das Siedlungsgebiet nicht erheblich sind.

Die Einzelfallprüfung in Bezug auf die Kategorie E hat daher ergeben, dass eine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes dieses schutzwürdigen Gebietes durch das Vorhaben nicht zu erwarten ist.

B. Wie der Verwaltungsgerichtshof in seinem Judikat vom 29.11.2018, ZI. Ro 2016/06/0024-16, ausgesprochen hat, muss die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie auch prüfen, ob Rodungen, die räumlich und sachlich mit der Bundesstraßenanlage verbunden sind und zum Vorhaben gehören, nach dem ersten und zweiten Abschnitt des UVP-G 2000 ungeachtet verfassungsrechtlicher Kompetenzbestimmungen der UVP-Pflicht unterliegen.

Wie obig festzustellen war, ergibt sich für beide Straßenabschnitte eine Gesamtsumme an Rodungen (temporär und dauerhaft) von 15.041 m² (1,5041 ha).

Die Frage, ob es sich bei diesen Rodungen um Neurodungen oder um Erweiterungen von Rodungen handelt, ist deshalb nicht zu prüfen gewesen, da die gegenständlichen Rodungen jedenfalls keinen Tatbestand der Z 46 des Anhanges 1 des UVP-G 2000 aufgrund der Unterschreitung der in Z 46 normierten Mindestschwellenwerte erfüllen.

Aber auch der Mindestschwellenwert von 5 ha entsprechend der Kumulationsregelung des § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 oder im Falle einer Erweiterungsrodung entsprechend der Kumulationsbestimmung des § 3a Abs. 6 UVP-G 2000 wird nicht erreicht, sodass keine Einzelfallprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht erforderlich gewesen ist.

Die für die Realisierung der Fahrstreifenzulegung erforderlichen Rodungen sind per se nicht UVP-pflichtig und bedürfen auch keiner Einzelfallprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht.

Aufgrund der Sach- und Rechtslage war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Rechtsmittelbelehrung

1. Sie haben das Recht gegen diesen Bescheid Beschwerde zu erheben.

Die Beschwerde ist innerhalb von vier Wochen nach Zustellung dieses Bescheides schriftlich beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie einzubringen. Sie hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet, und die Behörde, die den Bescheid erlassen hat, zu bezeichnen. Weiters hat die Beschwerde die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist, zu enthalten.

2. Gem. § 24 Abs. 5a in Verbindung mit § 40 Abs. 3 UVP-G 2000 kann eine gem. § 19 Abs. 7 UVP-G 2000 anerkannte Umweltorganisation, in deren im Anerkennungsbescheid ausgewiesenen örtlichen Zulassungsbereich das gegenständliche Vorhaben gelegen ist, oder ein Nachbar/eine Nachbarin gem. § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 binnen vier Wochen ab dem Tag der Veröffentlichung des Bescheides im Internet gegen diesen Bescheid Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erheben. Die Beschwerde ist schriftlich beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie einzubringen.

3. Die Beschwerde kann in jeder technisch möglichen Form übermittelt werden, mit E-Mail jedoch nur insoweit, als für den elektronischen Verkehr nicht besondere Übermittlungsformen vorgesehen sind.

Die technischen Voraussetzungen und organisatorischen Beschränkungen des elektronischen Verkehrs sind im Internet (<http://www.bmk.gv.at/ministerium/impressum/policy.html>) bekanntgegeben.

Bitte beachten Sie, dass der Absender/die Absenderin die mit jeder Übermittlungsart verbundenen Risiken (zB Übertragungsverlust, Verlust des Schriftstückes) trägt.

4. Der Feststellungsbescheid wird unter Angabe des Beginns der Veröffentlichung unter folgender Internet Adresse bereitgestellt: (www.bmk.gv.at; [Menüpunkt Recht, Unterpunkt Schnellstraßenverfahren>>S 16 Arlberg Schnellstraße>> Feststellungsbescheid>> Fahrstreifenzulegung im Abschnitt Glasbühel-ASt Bludenz/Montafon sowie im Abschnitt HAST Dalaas-Franzensbrücke])

Hinweis

Gemäß Verordnung des Bundesministers für Finanzen betreffend die Gebühr für Eingaben beim Bundesverwaltungsgericht sowie bei den Landesverwaltungsgerichten (BuLVwG-Eingabengebührverordnung- BuLVwG-EGebV), BGBl. II Nr. 387/2014 in der Fassung BGBl. I Nr. 118/2017, beträgt die Höhe der Gebühr für Beschwerden (samt Beilagen) 30, -- Euro. Die für einen von einer Beschwerde gesondert eingebrachten Antrag (samt Beilagen) auf Ausschluss oder Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde zu entrichtende Gebühr beträgt 15, - Euro.

Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks durch Überweisung auf das Konto des Finanzamtes für Gebühren, Verkehrssteuern und Glücksspiel (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) zu entrichten. Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen von einer Post - Geschäftsstelle oder einem Kreditinstitut bestätigten Zahlungsbeleg in Urschrift nachzuweisen. Dieser Beleg ist der Eingabe anzuschließen. Notare, Rechtsanwälte, Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer können die Entrichtung der Gebühr auch durch einen schriftlichen Beleg des spätestens zugleich mit der Eingabe weiterzuleitenden Überweisungsauftrages nachweisen, wenn sie darauf mit Datum und Unterschrift bestätigen, dass der Überweisungsauftrag unter einem unwiderruflich erteilt wird.

Ergeht an:

1. An das
Amt der Stadt Bludenz
Werdenbergerstraße 42
6700 Bludenz

2. An die
Gemeinde Dalaas
Bahnhofstraße 140
6752 Dalaas

3. An die
Gemeinde Innerbraz
Arlbergstraße 90
6751 Innerbraz

4. An die
Gemeinde Stallehr
6700 Stallehr

5. An die
Gemeinde Lorüns
6700 Lorüns

6. An die
Gemeinde Bürs
Dorfplatz 5
6706 Bürs

7. An den
Landeshauptmann von Vorarlberg
als wasserwirtschaftliches Planungsorgan
Abt. Wasserwirtschaft
Landhaus
6901 Bregenz

8. An den
Landeshauptmann von Vorarlberg
als mitwirkende Behörde gem. §24 Abs.3 UVP-G 2000
und allenfalls als Naturschutzbehörde
Landhaus
6901 Bregenz

9. An die Bezirkshauptmannschaft Bludenz
als mitwirkende Behörde insbesondere als
Naturschutzbehörde, Forstbehörde und als
Straßenverkehrsbehörde
Schloß Gayenhof Platz 2
6700 Bludenz

10. An das
Bundesdenkmalamt
Abt. für Vorarlberg
Amtsplatz 1
6900 Bregenz

11. An die
Vorarlberger Umweltschutzbehörde
Jahngasse 9
6850 Dornbirn

12. An die
ASFINAG Bau Management GmbH
Modecenterstraße 16/3
1030 Wien

Zur Kenntnis an:

1. An
Umweltbundesamt GmbH
Spittelauer Lände 5
1090 Wien

2. An die
ASFINAG Holding
Rotenturmstraße 5-9
1010 Wien

Für die Bundesministerin:
Mag. Hubert Keyl