



Geschäftszeichen:
AUWR-2022-617919/224-HR

an alle Parteien sowie natürlichen und juristischen
Personen sowie Bürgerinitiativen, die im Verfahren
eine
Stellungnahme oder Einwendung abgegeben
haben sowie
an alle sonstigen Personen oder Stellen,
die iSd § 17 Abs. 7 UVP-G 2000 zur
Beschwerde legitimiert sind

Bearbeiter: Mag. Raffael Huprich
Tel: (+43 732) 77 20-13437
Fax: (+43 732) 77 20- 21 34 09
E-Mail: auwr.post@ooe.gv.at

Linz, 20.02.2024

**Land Oberösterreich, Land Niederösterreich;
Vorhaben „Neue Donaubrücke Mauthausen B123b (DBM)“;
Mauthausen (OÖ), St. Pantaleon-Erla und Ennsdorf (NÖ);**
– Genehmigung nach dem UVP-G 2000
– Bescheid

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	1
Bescheid	7
Spruch	7
I. Genehmigung nach dem UVP-G 2000.....	7
II. Projektunterlagen.....	8
III. Wasserrechtlicher Konsens.....	15
1.1. Errichtung von Brückenobjekten – Strombrücke	15
1.2. Sonstige Anlagen im HW30-Abflussbereich – Baumaßnahmen	15
1.3. Schutz- und Regulierungswasserbauten	15
1.4. Errichtung und Betrieb von Bodenfiltermulden und Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer.....	15
1.4.1. Bodenfiltermulden	15
1.4.2. Grenzwerte	15
1.5. Errichtung und Betrieb der Gewässerschutzanlage GSA1.....	16
1.5.1. Absetzbecken und Bodenfilterbecken	16
1.5.2. Grenzwerte	16
1.6. Bauwasserhaltung.....	16
1.6.1. Wasserhaltungsmaßnahmen / Tieffundierungen im Grundwasser.....	16
1.6.2. Grenzwerte	17
1.7. Dingliche Gebundenheit	17
IV. Vorhabensbeschreibung.....	17
1. Allgemeines.....	17
2. Projektziele.....	17
3. Trassenbeschreibung.....	18
4. Übersichtslageplan mit Orthofoto	19
5. Querschnittsgestaltung.....	19

5.1.	<u>Regelquerschnitt B123b Mauthausener Straße, Abzweigung neue Donaubrücke Mauthausen</u>	19
5.2.	<u>Exkurs: Regelquerschnitt B123 Mauthausener Straße</u>	21
5.3.	<u>Regelquerschnitt B3, Donau Straße</u>	21
5.4.	<u>Exkurs: Regelquerschnitt B1, Wiener Straße</u>	22
5.5.	<u>Regelquerschnitt Alberner Straße</u>	23
6.	<u>Kunstabauten</u>	23
7.	<u>Lärmschutzmaßnahmen</u>	24
7.1.	<u>Lärmschutzwände</u>	24
7.2.	<u>Geschwindigkeitsbeschränkungen (alternativ objektseitiger Schallschutz) (OÖ / NÖ)</u>	25
8.	<u>Exkurs: Kollisionsschutzmaßnahmen</u>	25
9.	<u>Straßenentwässerung</u>	25
9.1.	<u>Allgemeines</u>	25
9.2.	<u>Entwässerungsabschnitte B3.E1 – B3.E3</u>	26
9.3.	<u>Entwässerungsabschnitt B123.E1</u>	26
9.4.	<u>Exkurs: Entwässerungsabschnitt B123.E2</u>	27
9.5.	<u>Exkurs: Entwässerungsabschnitte B123.E3 – B123.E4</u>	27
9.6.	<u>Exkurs: Entwässerungsabschnitt B123.E5</u>	27
9.7.	<u>Exkurs: Entwässerungsabschnitte KNP.E1 – KNP.E2</u>	28
9.8.	<u>Exkurs: Entwässerungsabschnitte KNP.E3 – KNP.E6</u>	28
9.9.	<u>Exkurs: Entwässerungsabschnitte B123.E6 – B123.E14</u>	28
9.10.	<u>Exkurs: Entwässerungsabschnitt RaWe.E1 – RaWe.E2</u>	29
9.11.	<u>Exkurs: Entwässerungsabschnitte RaOs.E1 - E2 & RaSü.E1</u>	30
9.12.	<u>Exkurs: Entwässerungsabschnitte B1.E1 – B1.E3</u>	30
9.13.	<u>Exkurs: Entwässerungsabschnitt B1.E4</u>	31
9.14.	<u>Exkurs: Entwässerungsabschnitte B1.E5 – B1.E7</u>	31
10.	<u>Schutz- und Regulierungswasserbauten</u>	31
11.	<u>Brückenobjekte bzw. sonstige Anlagen im HQ30-Abflussbereich</u>	31
12.	<u>Wasserhaltungsmaßnahmen in der Bauphase, Tieffundierungen im Grundwasser</u>	32
12.1.	<u>Tieffundierungen, sonstige Bauten im Grundwasser</u>	32
12.2.	<u>Temporäre Bauwasserhaltungen</u>	33
13.	<u>Rodungsflächen</u>	34
13.1.	<u>Exkurs: Zweck der Rodung</u>	34
13.2.	<u>Exkurs: Dauerhafte und befristete Rodungen</u>	34
13.3.	<u>Exkurs: Betroffene Flächen</u>	34
V.	<u>Nebenbestimmungen</u>	36
1.	<u>Aufsichten</u>	36
1.1.	<u>Fremdüberwachung</u>	36
1.1.1.	<u>Wasserrechtliche Bauaufsicht (§ 120 WRG 1959)</u>	36
1.2.	<u>Eigenüberwachung (Aufsichten)</u>	36
1.2.1.	<u>Allgemeines zur Eigenüberwachung</u>	36
1.2.2.	<u>Abfallrechtliche / deponietechnische Aufsicht</u>	37
1.2.3.	<u>Abfallrechtlich verantwortliche Person</u>	37
1.2.4.	<u>Anlaufstelle / Ansprechperson für Beschwerden</u>	37
1.2.5.	<u>Archäologische Bauaufsicht</u>	38
1.2.6.	<u>Hinweis: Forstliche / jagdökologische Bauaufsicht</u>	38
1.2.7.	<u>Geologisch-geotechnische Bauaufsicht</u>	38
1.2.8.	<u>Hinweis: Kampfmittel – Sachverständiger für Kampfmittelerkundung</u>	38
1.2.9.	<u>Hinweis: Kampfmittel – fachkundige Person (Feuerwerker)</u>	38
1.2.10.	<u>Örtliche Bauaufsicht</u>	39
1.2.11.	<u>Schifffahrt – verantwortliche Person</u>	39
1.2.12.	<u>Umweltbaubegleitung</u>	39
1.2.13.	<u>Verantwortliche Person für die elektrischen Anlagen</u>	39
1.3.	<u>Bekanntgabe der bestellten Personen</u>	39
1.4.	<u>Bekanntgabe des Baubeginns</u>	40

2.	<u>Befristungen gemäß § 17 Abs. 6 UVP-G 2000</u>	40
3.	<u>Genehmigungsvorbehalt</u>	40
4.	<u>Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Agrartechnik / Boden</u>	41
5.	<u>Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Bautechnik und Statik</u>	41
6.	<u>Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs biologische Vielfalt (Naturschutz)</u>	44
7.	<u>Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Deponietechnik / Gewässerschutz</u>	44
8.	<u>Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Eisenbahntechnik</u>	47
9.	<u>Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Elektrotechnik</u>	47
10.	<u>Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Erschütterungstechnik</u>	49
11.	<u>Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Forst- und Jagdökologie</u>	49
12.	<u>Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Geologie und Geotechnik</u>	49
13.	<u>Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Gewässerökologie und Fischökologie</u> 50	
14.	<u>Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Grundwasserhydrologie</u>	51
15.	<u>Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Hydrologie und Hochwasserschutz</u> ..	52
16.	<u>Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Kampfmittelerkundung</u>	52
17.	<u>Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Lärmschutztechnik</u>	52
18.	<u>Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Luftreinhaltetechnik</u>	54
19.	<u>Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Maschinenbautechnik</u>	56
20.	<u>Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Raumordnung / Landschaftsbild / Ortsbild</u>	56
21.	<u>Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Schifffahrt</u>	56
22.	<u>Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Umwelthygiene (Humanmedizin)</u>	57
23.	<u>Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Verkehrsplanung und Verkehrsprognose</u>	59
24.	<u>Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Verkehrstechnik</u>	60
25.	<u>Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Wasserbautechnik</u>	61
VI.	<u>Ausschluss der aufschiebenden Wirkung</u>	65
VII.	<u>Hinweis: Verfahrenskosten</u>	65
	<u>Rechtsgrundlagen</u>	65
	<u>Begründung zu den Spruchpunkten I, II, III, IV und V (Genehmigung nach dem UVP-G 2000; Projektunterlagen; wasserrechtlicher Konsens; Vorhabensbeschreibung; Nebenbestimmungen)</u> ..	66
1.	<u>Sachverhalt</u>	66
1.1.	<u>Zum bisherigen Verfahrensgang in Oberösterreich</u>	66
1.2.	<u>Liste der Einwender:innen und Stellungnehmenden während der Auflagefrist des Antrages</u>	70
1.3.	<u>Zusammenfassung des Vorbringens</u>	72
1.3.1.	<u>Zu den gleichlautenden Stellungnahmen Nr. 1 – Doris Schausberger und Nr. 2 – Hans Peter Schausberger</u>	72
1.3.2.	<u>Exkurs: Zu den gleichlautenden Stellungnahmen Nr. 3 – Walter Forstenlechner und Nr. 4 – Walter Forstenlechner</u>	72
1.3.3.	<u>Exkurs: Zu den gleichlautenden Stellungnahmen Nr. 5 – Herbert Zittmayr, Nr. 6 Maria Zittmayr, Nr. 7 Johannes Zittmayr, Nr. 8 Herbert Zittmayr, Nr. 9 Maria Zittmayr und Nr. 10 Johannes Zittmayr</u>	73
1.3.4.	<u>Zur Stellungnahme Nr. 11 – Verein „Verkehrswende.at“</u>	74
1.3.5.	<u>Zur Stellungnahme Nr. 12 – Bürgerinitiative „Verkehr 4.0“</u>	76
1.3.6.	<u>Zur Stellungnahme Nr. 13 – Gemeinde St. Pantaleon-Erla</u>	76
1.3.7.	<u>Exkurs: Zur Stellungnahme Nr. 14 – OMV Downstream GmbH</u>	77
1.3.8.	<u>Exkurs: Zu den gleichlautenden Stellungnahmen Nr. 15 – Gemeinde Ennsdorf, Nr. 16 – Bürgerinitiative „Bürgerplattform Pro Ennsdorf-Pyburg-Windpassing“, Nr. 17 – Herbert Zittmayr und Nr. 18 – Franz Lehenbauer</u>	77
1.3.9.	<u>Zur Stellungnahme Nr. 19 – VERBUND Hydro Power GmbH</u>	82
1.3.10.	<u>Zur Stellungnahme Nr. 20 – Oö. Umwelthanwaltschaft</u>	82
1.3.11.	<u>Zur Stellungnahme Nr. 21 – Wirtschaftskammer Oberösterreich</u>	83

1.3.12.	<u>Zu den gleichlautenden Stellungnahmen Nr. 22 – Mag. Hannes Kurz, Nr. 23 – Josef Kurz, Nr. 24 – Christine Kurz, Nr. 25 – Michael Mayrhofer und Nr. 26 – Stephan Peterseil</u>	83
1.3.13.	<u>Exkurs: Zur Stellungnahme Nr. 27 – NÖ Umweltschutz</u>	85
1.3.14.	<u>Zu den gleichlautenden Stellungnahmen Nr. 28 (Exkurs) – Bürgerinitiative „NIEDERÖSTERREICH – Pro Donaubrücke Mauthausen“ und Nr. 29 – Bürgerinitiative „Pro Donaubrücke Mauthausen“</u>	86
1.4.	<u>Stellungnahmen zum Parteiengehör</u>	86
2.	<u>Erhobene Beweise</u>	87
2.1.	<u>Teilgutachten</u>	87
2.2.	<u>Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen</u>	90
2.3.	<u>Öffentliche mündliche Verhandlung</u>	90
3.	<u>Beweiswürdigung</u>	91
3.1.	<u>Allgemeine Ausführungen</u>	91
3.2.	<u>Teilgutachten</u>	92
3.3.	<u>Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen</u>	93
3.4.	<u>Öffentliche mündliche Verhandlung</u>	93
3.5.	<u>Zusammenfassende Beweiswürdigung</u>	94
3.6.	<u>Fachliche Stellungnahmen gegen das Vorhaben</u>	95
3.6.1.	<u>Allgemeines</u>	95
3.6.2.	<u>Zur Stellungnahme der verkehrplus GmbH vom 12.10.2023</u>	96
3.6.3.	<u>Zur Stellungnahme von BLU Biologie Landschaft Umwelt, Dr. Manfred Föger, vom 12.10.2023</u>	98
3.6.4.	<u>Zur Stellungnahme der DIPL.- ING. KATH ZIVILTECHNIKER GmbH ZIVILINGENIEUR FÜR BAUWESEN vom 02.10.2023</u>	102
4.	<u>Entscheidungsrelevanter Sachverhalt</u>	104
4.1.	<u>Allgemeines</u>	104
4.2.	<u>Teilgutachten und zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen</u>	104
5.	<u>Entscheidungsrelevante Rechtsgrundlagen und Bewilligungstatbestände</u>	104
5.1.	<u>Allgemeine Bemerkung</u>	104
5.2.	<u>Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000</u>	105
5.3.	<u>Oö. Straßengesetz 1991</u>	105
5.4.	<u>Oö. Natur- und Landschaftsschutzgesetz 2001 – Oö. NSchG 2001</u>	106
5.5.	<u>Wasserrechtsgesetz 1959 – WRG 1959</u>	106
5.6.	<u>Schiffahrtsgesetz – SchFG</u>	106
5.7.	<u>Immissionsschutzgesetz-Luft – IG-L</u>	106
5.8.	<u>Forstgesetz 1975 – ForstG</u>	106
5.9.	<u>Eisenbahngesetz 1957 – EisbG</u>	107
5.10.	<u>Ergänzende Ausführungen</u>	107
5.11.	<u>Maßgebliche Genehmigungsvoraussetzungen</u>	107
6.	<u>Zuständigkeit</u>	108
7.	<u>Zum Thema Entscheidung der Oö. Landesregierung über einen Antrag des Landes Oberösterreich (behauptete Befangenheit)</u>	108
8.	<u>Rechtliche Beurteilung der Genehmigungskriterien und der im Verfahren aufgeworfenen Rechtsfragen</u>	110
8.1.	<u>Allgemeine Ausführungen</u>	110
8.2.	<u>Zu den Einwendungen, Stellungnahmen und zur Parteistellung</u>	110
8.3.	<u>Zur Umweltverträglichkeit des Vorhabens</u>	111
8.4.	<u>Zur materienrechtlichen Genehmigungsfähigkeit</u>	112
8.5.	<u>Zur Genehmigungsfähigkeit gemäß UVP-G 2000</u>	115
8.5.1.	<u>Allgemeine Ausführungen</u>	115
8.5.2.	<u>Anwendung der Kriterien des § 24f Abs. 1 und 2 UVP-G 2000</u>	116
8.6.	<u>Zur Frage der Trassenauswahl / Variantenprüfung / Alternativenprüfung</u>	117
8.7.	<u>Zur Frage des Unterbleibens des Vorhabens</u>	120

8.8.	<u>Zur Frage der zu beurteilenden Planfälle, der Nachvollziehbarkeit dieser, der „Sowieso-Maßnahmen“ und des Falls des Betriebs der „DBM“ ohne Bestandsbrücke</u>	121
8.9.	<u>Zum Stand der Technik des Vorhabens</u>	123
8.10.	<u>Zur Frage des öffentlichen Interesses am Vorhaben</u>	126
8.11.	<u>Exkurs: Zur Frage der Interessenabwägung nach § 12a Abs 4 NÖ Straßengesetz</u>	130
8.12.	<u>Exkurs: Zur Frage der Interessenabwägung gemäß dem ForstG</u>	134
8.13.	<u>Zum öffentlichen Interesse gemäß § 17 Abs. 5 UVP-G 2000</u>	136
8.14.	<u>Zur Frage des Vorliegens der Notwendigkeit des Vorhabens</u>	136
8.15.	<u>Zur Frage der Wirtschaftlichkeitsprüfung</u>	138
8.16.	<u>Zur Beurteilung der Anfälligkeit für Risiken schwere Unfälle oder Naturkatastrophen sowie Störfälle</u>	139
8.17.	<u>Zur Frage der Eigentumsgefährdung</u>	141
8.18.	<u>Zur artenschutzrechtlichen Beurteilung</u>	142
8.19.	<u>Zur Frage der Naturverträglichkeit / des Gebietsschutzes</u>	143
8.20.	<u>Zum Flächenverbrauch und zur Bodenversiegelung als Genehmigungskriterium</u> ..	143
8.21.	<u>Zur Beeinträchtigung des Hochwasserabflusses</u>	143
8.22.	<u>Zu den Neophyten</u>	143
8.23.	<u>Zu den Aufsichten</u>	144
8.24.	<u>Zu den Auflagen</u>	144
8.25.	<u>Zur Befristung</u>	144
9.	<u>Zusammenfassung / Schlussbemerkungen</u>	145
	<u>Begründung zu Spruchpunkt VI (Ausschluss der aufschiebenden Wirkung)</u>	146
1.	<u>Sachverhalt</u>	146
1.1.	<u>Allgemeines</u>	146
1.2.	<u>Untersuchung der monetären Auswirkungen einer Sperre der Donauquerung in Mauthausen von em. o.Univ.-Prof. Dr. Dr.hc.mult. Friedrich Schneider und Martin Reindl vom 03.01.2024</u>	153
1.3.	<u>Untersuchung der gesellschaftlichen Auswirkungen und volkswirtschaftlichen Kosten einer Totalsperre der Donauquerung Mauthausen der freiland Umweltconsulting Ziviltechniker GmbH vom 12.12.2023</u>	155
1.4.	<u>Bericht Aktueller Zustand der DB Mauthausen und weitere Aussichten der SBV Ziviltechniker GmbH vom 19.12.2023</u>	157
1.5.	<u>Stellungnahme betreffend Bauzeit und alternativer Brückenstandorte der FCP Fritsch, Chiari & Partner ZT GmbH vom 12.12.2023</u>	157
2.	<u>Beweiswürdigung der vorgelegten Gutachten</u>	159
2.1.	<u>Zur Untersuchung der monetären Auswirkungen einer Sperre der Donauquerung in Mauthausen von em. o.Univ.-Prof. Dr. Dr.hc.mult. Friedrich Schneider und Martin Reindl vom 03.01.2024</u>	159
2.2.	<u>Zur Untersuchung der gesellschaftlichen Auswirkungen und volkswirtschaftlichen Kosten einer Totalsperre der Donauquerung Mauthausen der freiland Umweltconsulting Ziviltechniker GmbH vom 12.12.2023</u>	159
2.3.	<u>Zum Bericht Aktueller Zustand der DB Mauthausen und weitere Aussichten der SBV Ziviltechniker GmbH vom 19.12.2023</u>	161
2.4.	<u>Zur Stellungnahme betreffend Bauzeit und alternativer Brückenstandorte der FCP Fritsch, Chiari & Partner ZT GmbH vom 12.12.2023</u>	162
3.	<u>Entscheidungsrelevanter Sachverhalt</u>	163
3.1.	<u>Zur Bestandsbrücke</u>	163
3.2.	<u>Zum Vorhaben „Donaubrücke Mauthausen B123b (DBM)“</u>	163
3.3.	<u>Zu den Auswirkungen</u>	164
3.4.	<u>Gesetzliche Verpflichtung zur Herstellung / Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur</u>	165
4.	<u>Entscheidungsrelevante Rechtsgrundlagen</u>	166
5.	<u>Rechtliche Würdigung</u>	166
5.1.	<u>Allgemeine Ausführungen</u>	166
5.2.	<u>Zum Vorliegen eines „vollstreckbaren“ Bescheids</u>	167
5.3.	<u>Zur Abwägung der berührten öffentlichen Interessen anderer Parteien</u>	167

5.4.	<u>Zur dringenden Gebotenheit des Bescheidvollzugs wegen Gefahr im Verzug</u>	171
5.5.	<u>Zu allfälligen alternativen Lösungen</u>	172
6.	<u>Zusammenfassung</u>	173
	<u>Begründung zu Spruchpunkt VII (Hinweis zu den Verfahrenskosten)</u>	173
	<u>Rechtsmittelbelehrung zu den Spruchpunkten I, II, III, IV, V und VI</u>	174

Bescheid

Das **Land Oberösterreich**, pA Amt der Oö. Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr, Bahnhofplatz 1, 4021 Linz, vertreten durch RA Dr. Andrew P. Scheichl, Wipplingerstraße 20/8-9, 1010 Wien, hat in seiner Funktion als Landesstraßenverwaltung die Erteilung der **Genehmigung** nach dem UVP-G 2000 für den in Oberösterreich gelegenen Teil des Vorhabens „**Neue Donaubrücke Mauthausen B123b (DBM)**“ im Gemeindegebiet der Marktgemeinde Mauthausen bei der Oö. Landesregierung **beantragt**.

Nach Durchführung des Ermittlungsverfahrens und der Umweltverträglichkeitsprüfung (kurz: UVP) im vereinfachten Verfahren – insb. der Erstellung einer zusammenfassenden Bewertung und nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung am 02., 03., 06., 07. und 08.11.2023 – ergeht von der **Oö. Landesregierung** als Organ der Landesverwaltung (UVP-Behörde) nachstehender

Spruch

I. Genehmigung nach dem UVP-G 2000

Dem **Land Oberösterreich**, pA Amt der Oö. Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr, Bahnhofplatz 1, 4021 Linz, vertreten durch RA Dr. Andrew P. Scheichl, Wipplingerstraße 20/8-9, 1010 Wien, wird die

Genehmigung

nach dem Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000)

für den in Oberösterreich gelegenen Teil (Abzweigung der B123b von der B3 bis zur Landesgrenze) des **Vorhabens „Neue Donaubrücke Mauthausen B123b (DBM)“**,

nach Maßgabe

- der unter **Spruchpunkt II** angeführten und im Akt unter OZ 224 dokumentierten Projektunterlagen,
- des wasserrechtlichen Konsenses unter **Spruchpunkt III**
- der Vorhabensbeschreibung unter **Spruchpunkt IV** sowie
- der Nebenbestimmungen inkl. des Genehmigungsvorbehalts unter **Spruchpunkt V**

erteilt.

II. Projektunterlagen

Der Genehmigung **liegen** die nachstehenden **Projektunterlagen zugrunde**; diese wurden elektronisch eingereicht und sind im elektronischen Aktensystem als Beilage zu diesem Bescheid unter der Ordnungszahl (OZ) 224 dokumentiert:

Teil	Einlage	Titel
A	A.01	Antrag
B	B.01	Verzeichnisse
	B.01.01	Gesamteinlagenverzeichnis
	B.02	Technisches Projekt Straßenplanung
	B.02.01.	Bericht und Übersichten
	B.02.01.01	Technischer Bericht
	B.02.01.02	Übersichtskarte
	B.02.01.03	Übersichtslageplan (Orthofoto)
	B.02.01.04	Übersichtslängenschnitt
	B.02.02	Detallagepläne
	B.02.02.01	Detallageplan Blatt 01 (Knoten B3)
	B.02.02.02	Detallageplan Blatt 02 (Fahrstreifenverbreiterung B3)
	B.02.02.03	Detallageplan Blatt 03 (B3-Donaubrücke)
	B.02.02.04	Detallageplan Blatt 04 (Donaubrücke - Vorlandbrücke)
	B.02.02.05	Detallageplan Blatt 05 (Vorlandbrücke - Knoten Pyburg)
	B.02.02.06	Detallageplan Blatt 06 (Knoten Pyburg - UF Wirtschaftsweg)
	B.02.02.07	Detallageplan Blatt 07 (UF Wirtschaftsweg - Bestand Ausbau zweistreifig)
	B.02.02.08	Detallageplan Blatt 08 (Knoten Windpassing)
	B.02.02.09	Detallageplan Blatt 09 (Knoten Windpassing-Knoten Jet-Tankstelle)
	B.02.02.10	Detallageplan Blatt 10 (Knoten Jet-Tankstelle - Knoten B1)
	B.02.02.11	Detallageplan Blatt 11 (Knoten B1 Süd)
	B.02.02.12	Detallageplan Blatt 12 (Knoten B1 Nord)
	B.02.03	Detallängenschnitte Haupttrasse und Rampen
	B.02.03.01	Detallängenschnitt B123b Blatt 01 (B3-Donaubrücke)
	B.02.03.02	Detallängenschnitt B123b Blatt 02 (Donaubrücke - Vorlandbrücke)
	B.02.03.03	Detallängenschnitt B123b Blatt 03 (Vorlandbrücke - Knoten Pyburg)
	B.02.03.04	Detallängenschnitt B123b Blatt 04 (Knoten Pyburg - UF Wirtschaftsweg)
	B.02.03.05	Detallängenschnitt B123b Blatt 05 (UF Wirtschaftsweg - Bestand Ausbau zweistreifig)
	B.02.03.06	Detallängenschnitt B123 Blatt 06 (Knoten Windpassing)
	B.02.03.07	Detallängenschnitt B123 Blatt 07 (Knoten Windpassing-Knoten Jet-Tankstelle)
	B.02.03.08	Detallängenschnitt B123 Blatt 08 (Knoten Jet-Tankstelle - Knoten B1)
	B.02.03.09	Detallängenschnitt Knoten Pyburg Rampe Ost
	B.02.03.10	Detallängenschnitt Knoten Pyburg Rampe West
	B.02.03.11	Detallängenschnitt Knoten B1 Rampe Ost
	B.02.03.12	Detallängenschnitt Knoten B1 Rampe West
	B.02.03.13	Detallängenschnitt Knoten B1 Rampe Süd

B.02.04	Detaillängenschnitte weiteres Straßennetz
B.02.04.01	Detaillängenschnitt B3
B.02.04.02	Detaillängenschnitt Alberner Straße
B.02.04.03	Detaillängenschnitt B123 und B123a
B.02.04.04	Detaillängenschnitt Mauthausner Straße (Gemeindestraße) und Straße 1 (Wirtschaftspark)
B.02.04.05	Detaillängenschnitt B1 Nord
B.02.04.06	Detaillängenschnitt B1 Süd
B.02.05	Regelquerschnitte
B.02.05.01	Regelquerschnitt B3
B.02.05.02	Regelquerschnitt Freiland OÖ
B.02.05.03	Regelquerschnitt Strombrücke
B.02.05.04	Regelquerschnitt Vorlandbrücke
B.02.05.05	Regelquerschnitt Freiland zweistreifig
B.02.05.06	Regelquerschnitt Wanne Pyburg
B.02.05.07	Regelquerschnitt Unterführung Pyburg
B.02.05.08	Regelquerschnitt Rampen KV Pyburg
B.02.05.09	Regelquerschnitt 4-streifiger Ausbau mit Mittelstreifen
B.02.05.10	Regelquerschnitt 4-streifiger Ausbau mit Trennstreifen
B.02.05.11	Regelquerschnitt Brücke über Knoten B1
B.02.06	Querprofile Haupttrasse
B.02.06.01	Querprofile B123b 1-4 Blatt 01
B.02.06.02	Querprofile B123b 5-12 Blatt 02
B.02.06.03	Querprofile B123b 13-19 Blatt 03
B.02.06.04	Querprofile B123b 20-25 Blatt 04
B.02.06.05	Querprofile B123b 26-30 Blatt 05
B.02.06.06	Querprofile B123b 31-36 Blatt 06
B.02.06.07	Querprofile B123b 37-39 Blatt 07
B.02.06.08	Querprofile B123 40-48 Blatt 08
B.02.06.09	Querprofile B123 49-56 Blatt 09
B.02.06.10	Querprofile B123 57-61 Blatt 10
B.02.07	Querprofile weiteres Straßennetz
B.02.07.01	Querprofile B3 1-7 Blatt 01
B.02.07.02	Querprofile B3 8-16 Blatt 02
B.02.07.03	Querprofile B1 Süd 1-9 Blatt 01
B.02.07.04	Querprofile B1 Süd 10-12 Blatt 02
B.02.07.05	Querprofile B1 Nord 13-18 Blatt 01
B.02.07.06	Querprofile B1 Nord 19-24 Blatt 02
B.02.08	Entwässerungsplanung
B.02.08.01	Technischer Bericht Entwässerung inkl. hydr. Dimensionierung sämtlicher Anlagenteile
B.02.08.02.01	Einzugsflächenplan Blatt 01 (Abschnitt Nord)
B.02.08.02.02	Einzugsflächenplan Blatt 02 (Abschnitt Süd)
B.02.08.02.03	Einzugsflächenplan Blatt 03 (B1)
B.02.08.03.01	Detaillageplan Entwässerung Blatt 01
B.02.08.03.02	Detaillageplan Entwässerung Blatt 02
B.02.08.03.03	Detaillageplan Entwässerung Blatt 03

B.02.08.03.04	Detaillageplan Entwässerung Blatt 04
B.02.08.03.05	Detaillageplan Entwässerung Blatt 05
B.02.08.03.06	Detaillageplan Entwässerung Blatt 06
B.02.08.03.07	Detaillageplan Entwässerung Blatt 07
B.02.08.03.08	Detaillageplan Entwässerung Blatt 08
B.02.08.03.09	Detaillageplan Entwässerung Blatt 09
B.02.08.03.10	Detaillageplan Entwässerung Blatt 10
B.02.08.03.11	Detaillageplan Entwässerung Blatt 11
B.02.08.03.12	Detaillageplan Entwässerung Blatt 12
B.02.08.03.13	Detaillageplan Entwässerung GSA 1
B.02.08.03.14	Detaillageplan Entwässerung GSA 2
B.02.08.03.15	Detaillageplan Entwässerung Bodenfilterbecken 1
B.02.08.03.16	Detaillageplan Entwässerung Bodenfilterbecken 2
B.02.08.04.01	Detaillängenschnitt Entwässerung Blatt 01 (B3)
B.02.08.04.02	Detaillängenschnitt Entwässerung Blatt 02 (Knoten B3-Donaubrücke)
B.02.08.04.03	Detaillängenschnitt Entwässerung Blatt 03 (Donaubrücke - Vorlandbrücke)
B.02.08.04.04	Detaillängenschnitt Entwässerung Blatt 04 (Vorlandbrücke - Knoten Pyburg)
B.02.08.04.05	Detaillängenschnitt Entwässerung Blatt 05 (Knoten Pyburg - UF Wirtschaftsweg)
B.02.08.04.06	Detaillängenschnitt Entwässerung KN B1 Rampe Ost
B.02.08.04.07	Detaillängenschnitt Entwässerung KN B1 Rampe West
B.02.08.04.08	Detaillängenschnitt Entwässerung KN B1 Rampe Süd
B.02.08.05.01	Regelquerschnitte Entwässerung Hauptanlage
B.02.08.05.02	Regelquerschnitte Becken und Mulden
B.02.08.06	Konsensanträge - Auflistung der wasserrechtlichen Genehmigungstatbestände

B.03 Technisches Projekt Kunstbautenplanung

B.03.01	Strom- und Vorlandbrücke
B.03.01.01	Berichte
B.03.01.01.01	Technischer Bericht
B.03.01.01.02	Massen- und Immissionsabschätzung
B.03.01.02	Übersichtspläne
B.03.01.02.01	Übersichtslageplan
B.03.01.03	Strombrücke
B.03.01.03.01	Übersichtsplan Strombrücke
B.03.01.03.02	Regelquerschnitte
B.03.01.03.03	Widerlager OÖ
B.03.01.03.04	Strompfeiler
B.03.01.03.05	Trennpfeiler
B.03.01.03.06	Bohrpfahlwand Ufer OÖ
B.03.01.04	Vorlandbrücke
B.03.01.04.01	Übersichtsplan Vorlandbrücke inkl. Regelquerschnitte
B.03.02	Objekt: Unterführung Pyburg
B.03.02.01	Technischer Bericht

B.03.02.02	Übersichtslageplan
B.03.02.03	Längs- und Querschnitte
B.03.02.04	Draufsicht und Längsschnitt Bauabschnitte
B.03.02.05	Querprofile 25 bis 28
B.03.02.06	Querprofile 29 bis 30
B.03.02.07	Wildquerungshilfe
B.03.03	Objekt: Erweiterung Brücke über einen Wirtschaftsweg
B.03.03.01	siehe Einlage B.03.02.01
B.03.03.02	Übersichtslageplan
B.03.04	Objekt: Knoten B1 - Rampe West
B.03.04.01	Technischer Bericht
B.03.04.02	Tragwerk
B.03.04.03	Stützmauern 1 und 2
B.03.05	Objekt: Knoten B1 - Rampe Süd und Ost
B.03.05.01	Technischer Bericht
B.03.05.02	Tragwerk Draufsicht, Schnitte
B.03.05.03	Tragwerk Längsschnitte
B.03.05.04	Stützmauern 4 und 5
B.03.06	Objekt Stützmauer 3 (B1 - B1)
B.03.06.01	Technischer Bericht
B.03.06.02	Draufsicht, Ansicht, Schnitte
B.04.	Bauablaufplanung
B.04.01.01	Technischer Bericht Bauphase
B.04.01.02	Übersichtslageplan Bauphasen
B.05	Maßnahmenplanung
B.05.01	Allgemeine Maßnahmen
B.05.01.01	Maßnahmenplanung - Bericht
B.06	Forstrechtliche Unterlagen
B.06.01	Forstrecht
B.06.01.01	Bericht
B.06.01.02	Rodungsplan
C	C.01 Menschliche Nutzungen
C.01.01	Verkehr
C.01.01.01	Fachbereich Verkehr u. Technik, Technischer Bericht
C.01.02.	Menschliche Nutzungsinteressen (Forst-, Land- Fischerei- und Jagdwirtschaft)
C.02	Geologie, Geotechnik
C.02.01	Fachbericht Geologie-Geotechnik
C.02.02	Lageplan - Bodenaufschlüsse
C.02.03	Aufschlussdarstellungen
C.02.04	Bodenlängsprofile
C.02.05	Grundwasserganglinien

C.02.06	Ergebnisse der bodenphysikalischen und felsmechanischen Laboratoriumsuntersuchungen
C.02.07	Grundwasseranalysen - Betonaggressivität
C.03	Grundlagen, Berechnungen, Nachweise
C.03.01	Abfallwirtschaft und Altlasten
C.03.01.01	Fachbericht Abfallwirtschaft
C.03.01.02.01	Qualitätenplan - Bodenaufschlüsse
C.03.01.02.02	Qualitätenplan - Probenverzeichnis
C.03.01.03	Fachbericht Altlasten-Verdachtsflächen
C.03.01.04	Lageplan - Verdachtsflächen
C.03.02	Kampfmittelerkundung
C.03.02.01	Kampfmittelerkundung - Vertiefte Vorstudie
C.03.02.02	Ergebniskarte - Vertiefte Vorstudie
C.03.03	Grundlagen Luftgüte
C.03.03.01	Messbericht Luftgüte
C.03.04	Grundlagen Schalltechnik
C.03.04.01	Messbericht Schalltechnik
C.03.04.02	Fotodokumentation
C.04	Verzeichnisse
C.04.01	Grundstücksverzeichnis
C.05	Grundeinlösepläne
C.05.01	Detallageplan Blatt 01 (Knoten B3)
C.05.02	Detallageplan Blatt 02 (Fahrstreifenverbereiterung B3)
C.05.03	Detallageplan Blatt 03 (B3-Donaubrücke)
C.05.04	Detallageplan Blatt 04 (Donaubrücke - Vorlandbrücke)
C.05.05	Detallageplan Blatt 05 (Vorlandbrücke - Knoten Pyburg)
C.05.06	Detallageplan Blatt 06 (Knoten Pyburg - UF Wirtschaftsweg)
C.05.07	Detallageplan Blatt 07 (UF Wirtschaftsweg - Bestand Ausbau zweistreifig)
C.05.08	Detallageplan Blatt 08 (Knoten Windpassing)
C.05.09	Detallageplan Blatt 09 (Knoten Windpassing-Knoten Jet-Tankstelle)
C.05.10	Detallageplan Blatt 10 (Knoten Jet-Tankstelle - Knoten B1)
C.05.11	Detallageplan Blatt 11 (Knoten B1 Süd)
C.05.12	Detallageplan Blatt 12 (Knoten B1 Nord)
D	D.01 Allgemein verständliche Zusammenfassung der UVE
	D.02 Umweltverträglichkeitserklärung - Synthesebericht
	D.03 Wirkfaktorberichte
	D.03.01 Lärm
D.03.01.01	Fachbericht Lärm
D.03.01.02	Rasterlärmkarte Bestandsplanfall 2019, Beurteilungszeitraum LDEN
D.03.01.03	Rasterlärmkarte Bestandsplanfall 2019, Beurteilungszeitraum LN
D.03.01.04	Rasterlärmkarte Referenzplanfall 2035-0, Beurteilungszeitraum LDEN
D.03.01.05	Rasterlärmkarte Referenzplanfall 2035-0, Beurteilungszeitraum LN
D.03.01.06	Rasterlärmkarte Maßnahmenplanfall 2035-1, Beurteilungszeitraum LDEN
D.03.01.07	Rasterlärmkarte Maßnahmenplanfall 2035-1, Beurteilungszeitraum LN

D.03.01.08	Lageplan - Lärmschutzmaßnahmen
D.03.01.09	Rasterlärmkarte Baulärm Abschnitt 01-03 Lr,BauT
D.03.01.10	Rasterlärmkarte Baulärm Abschnitt 01-03 Lr,BauA
D.03.01.11	Rasterlärmkarte Baulärm Abschnitt 01-03 Lr,BauN
D.03.01.12	Rasterlärmkarte Baulärm Abschnitt 04 Lr,BauT
D.03.01.13	Rasterlärmkarte Baulärm Abschnitt 04 Lr,BauA
D.03.01.14	Rasterlärmkarte Baulärm Abschnitt 04 Lr,BauN
D.03.01.15	Differenzlärmkarte Maßnahmenplanfall 2035-1 / Referenzplanfall 2035-0, Beurteilungszeitraum LDEN
D.03.01.16	Differenzlärmkarte Maßnahmenplanfall 2035-1 / Referenzplanfall 2035-0, Beurteilungszeitraum LN
D.03.01.17	Detailergebnisse Berechnungsergebnisse, Betroffenenauswertung Tabelle
D.03.01.18	Detailergebnisse Berechnungsergebnisse, Betroffenenauswertung Übersicht
D.03.01.19	Detailergebnisse Berechnungsergebnisse, Betroffenenauswertung Tabelle Bau
D.03.01.20	Detailergebnisse Berechnungsergebnisse, Betroffenenauswertung Übersicht Bau
D.03.02	Luftschadstoffe
D.03.02.01	Fachbericht Luftschadstoffe
D.03.03	Erschütterungen
D.03.03.01	Fachbericht Erschütterungen
D.03.04	Hydrologie und Hydraulik der Oberflächenwässer
D.03.04.01	Fachbericht Hydrologie und Hydraulik der Oberflächenwässer
D.03.04.02	Karte Änderung HW30
D.03.04.03	Karte Änderung HW100

D.04 Schutzgüter - Fachbeiträge

D.04.01	Mensch - Raumnutzung
D.04.01.01	Fachbericht Raumnutzung
D.04.02	Biologische Vielfalt
D.04.02.01	Tiere und deren Lebensräume
D.04.02.01.01	Fachbericht Tiere und deren Lebensräume
D.04.02.01.02	Tiere und deren Lebensräume - Bestand und Konflikte
D.04.02.01.03	Tiere und deren Lebensräume - Maßnahmen
D.04.02.02	Pflanzen und deren Lebensräume
D.04.02.02.01	Fachbericht Pflanzen und deren Lebensräume
D.04.02.02.02	Pflanzen und deren Lebensräume - Bestand
D.04.02.02.03	Pflanzen und deren Lebensräume - Sensibilität und Konflikte
D.04.02.02.04	Pflanzen und deren Lebensräume - Maßnahmen
D.04.02.03	Gewässerökologie
D.04.02.03.01	Fachbericht Gewässerökologie
D.04.03	Boden
D.04.03.01	Fachbericht Boden

D.04.04	Wasser
D.04.04.01	Wasser-Grundwasser
D.04.04.01.01	Fachbericht Hydrogeologie-Grundwasser
D.04.04.01.02	Lageplan - Hydrogeologie
D.04.04.01.03	Grundwasseranalysen - Chlorid
D.04.04.01.04	Angaben zu den Wasserrechten, Abbauflächen und Deponien
D.04.04.01.05	Hydrogeologische Berechnungen - Chlorid
D.04.04.02	Wasser-Oberflächenwasser
D.04.04.02.01	Fachbericht Wasser-Oberflächenwasser
D.04.05	Luft und Klima
D.04.05.01	Fachbericht Luft und Klima
D.04.06	Landschaftsbild
D.04.06.01	Fachbericht Landschaftsbild
D.04.07	Sach- und Kulturgüter
D.04.07.01	Fachbericht Sach- und Kulturgüter
D.05	Klima- und Energiekonzept

Im Verfahren hat der Projektwerber weiters folgende Schriftstücke vorgelegt:

- 31.10.2022 1. Verbesserung der Einreichunterlagen auf digitalem Datenträger [OZ 58]
- 06.02.2023 2. Verbesserung der Einreichunterlagen auf digitalem Datenträger [OZ 69]
- 27.03.2023 3. Verbesserung der Einreichunterlagen – konsolidierte verbesserte Einreichunterlagen auf digitalem Datenträger [OZ 77, 78]
- 04.05.2023 Urkundenvorlage nach § 12 Abs. 6 UVP-G 2000, betreffend den Fachbereich Luftreinhalteteknik [OZ 102]
- 23.05.2023 Urkundenvorlage nach § 12 Abs. 6 UVP-G 2000, betreffend den Fachbereich Maschinenbautechnik [OZ 106]
- 15.06.2023 Urkundenvorlage nach § 12 Abs. 6 UVP-G 2000, Äußerung des Projektwerbers zur Stellungnahme der Gemeinde St. Pantaleon-Erla [OZ 128]
- 26.06.2023 Urkundenvorlage nach § 12 Abs. 6 UVP-G 2000, betreffend den Fachbereich Luftreinhalteteknik [OZ 134]
- 03.07.2023 Urkundenvorlage nach § 12 Abs. 6 UVP-G 2000, betreffend den Fachbereich Verkehrsplanung und -prognose [OZ 136]
- 10.07.2023 Urkundenvorlage nach § 12 Abs. 6 UVP-G 2000, betreffend den Fachbereich Naturschutz (biologische Vielfalt) [OZ 139]
- 09.08.2023 Urkundenvorlage nach § 12 Abs. 6 UVP-G 2000, betreffend den Fachbereich Verkehrsplanung und Verkehrsprognose [OZ 144]
- 11.08.2023 Urkundenvorlage nach § 12 Abs. 6 UVP-G 2000, betreffend die Fachbereiche Lärmschutz, Luftreinhalteteknik sowie Verkehrsplanung und Verkehrsprognose [OZ 147]
- 25.10.2023 Äußerung des Projektwerbers zu eingelangten Stellungnahmen [OZ 192]
- 04.01.2024 Anregung des Projektwerbers auf Ausschluss der aufschiebenden Wirkung [OZ 222]

1.5. Errichtung und Betrieb der Gewässerschutzanlage GSA1

1.5.1. Absetzbecken und Bodenfilterbecken

Errichtung und Betrieb der Gewässerschutzanlage GSA1 (Knoten B3/B123) (inklusive der sonstigen mit der Entwässerung verbundenen Entwässerungsanlagen wie Pumpwerke, Kanalleitungen und Schächte) bestehend aus den wesentlichen Anlagenteilen

- a.) Absetzbecken (Volumen 98 m³) und
- b.) Bodenfilterbecken (Sickerfläche 308 m²)

mit Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer in den Untergrund im Ausmaß von max. 31 l/s.

1.5.2. Grenzwerte

Die Grenzwerte (Konzentrationen) für die einzelnen Parameter lauten wie folgt:

- a.) Kupfer Cu: 1,8 mg/l
- b.) Cadmium Cd: 4,5 µg/l
- c.) Chrom-Gesamt Cr-ges: 45 µg/l
- d.) Nickel Ni: 18 µg/l
- e.) Blei Pb: 9 µg/l
- f.) PAK: 0,09 µg/l
- g.) KW-Index: 100 µg/l

1.6. Bauwasserhaltung

1.6.1. Wasserhaltungsmaßnahmen / Tieffundierungen im Grundwasser

Temporäre Einleitung von vorgereinigten Abwässern bis zur Baufertigstellung aus der Wasserhaltung im nachstehenden Ausmaß unter Einhaltung nachstehender Grenzwerte für die einzelnen Wasserhaltungsbereiche in das jeweilige Oberflächengewässer:

- a.) Errichtung der beiden Brückenpfeiler in der Donau:
Herstellung von Bohrpfählen unter Grundwasserniveau
jeweils max. 50 l/s in die Donau aus der Spundwandumschließung
OÖ (und NÖ), Wasserkörper Nr. 410360009
- b.) Errichtung der Bohrpfahlwand Alberner Straße:
Bohrpfähle unter Grundwasserniveau
im HQ30-Abflussbereich bei Straßen-km 0,000 – 0,203 (OÖ)

1.6.2. Grenzwerte

Die Grenzwerte gemäß allgemeiner Abwasseremissionsverordnung (AAEV) lauten wie folgt:

- a.) absetzbare Stoffe: 0,3 ml/l
- b.) abfiltrierbare Stoffe: 30 mg/l
- c.) pH-Wert: 6,5 – 8,5
- d.) Kohlenwasserstoffindex: 10 mg/l

1.7. Dingliche Gebundenheit

Die Wasserrechte sind mit dem Eigentum an der Anlage verbunden.

IV. Vorhabensbeschreibung

1. Allgemeines

Der vorliegende Bescheid umfasst bloß den **auf oberösterreichischem Landesgebiet** gelegenen Teil des Vorhabens. Da ein Gesamtvorhaben vorliegt, welches aus kompetenzrechtlichen Gründen von verschiedenen Behörden zu bewilligen ist, erfolgt die Vorhabensbeschreibung umfassend, wobei jene Vorhabensteile, die in Niederösterreich gelegen und somit nicht Teil der vorliegenden Genehmigung sind, mit dem Vermerk „Exkurs“ versehen wurden.

Aufgrund der zu erwartenden Verkehrsentwicklung in den Bezirken Perg und Amstetten planen die Länder Niederösterreich und Oberösterreich gemeinsam als **Gesamtlösung für die Donauquerung bei Mauthausen** den Bau einer neuen Donaubrücke und Vorlandbrücke ca. 700 m stromabwärts der bestehenden Brücke als Verbindung der B3, Donau Straße, in Oberösterreich und der B123, Mauthausener Straße, in Niederösterreich. Das Vorhaben beinhaltet zudem einen Ausbau der B123 im Bereich Knoten Windpassing bis zum Knoten B1.

2. Projektziele

Folgende Projektziele werden mit dem gegenständlichen Vorhaben verfolgt:

- leistungsfähiger Ausbau der Donaubrücke in Mauthausen bzw. Schaffung einer leistungsfähigen, verkehrssicheren und zukunftsfähigen Verkehrslösung zur Verbindung der Wirtschaftsräume Perg – St Valentin-Ennsdorf durch Bündelung der Verkehrsströme auf leistungsfähigen Achsen
- Aufrechterhaltung der o.a. Verkehrsverbindung für den Zeitraum des Neubaus der Bestandsanlage aufgrund des nahenden Endes der technischen Lebensdauer dieser
- Gewährleistung der Verkehrssicherheit auf der geplanten und bestehenden Donaubrücke
- Entflechtung der Verkehrsströme nördlich der Donau
- Gewährleistung eines flüssigen Verkehrsablaufes
- Erweiterbarkeit im verkehrlichen Gesamtsystem

Die Umsetzung dieser Ziele soll unter Beachtung folgender Maßgaben erfolgen:

- weitgehende Nutzung von bestehender Infrastruktur
- sparsamer Umgang mit natürlichen Ressourcen (Flächenverbrauch bestmöglich minimieren)
- möglichst geringe Beeinträchtigung von Anrainern
- Entlastung des Ortsgebietes von Mauthausen
- Reduzierung der Verkehrsbeeinflussung in der Bauphase auf ein Minimum

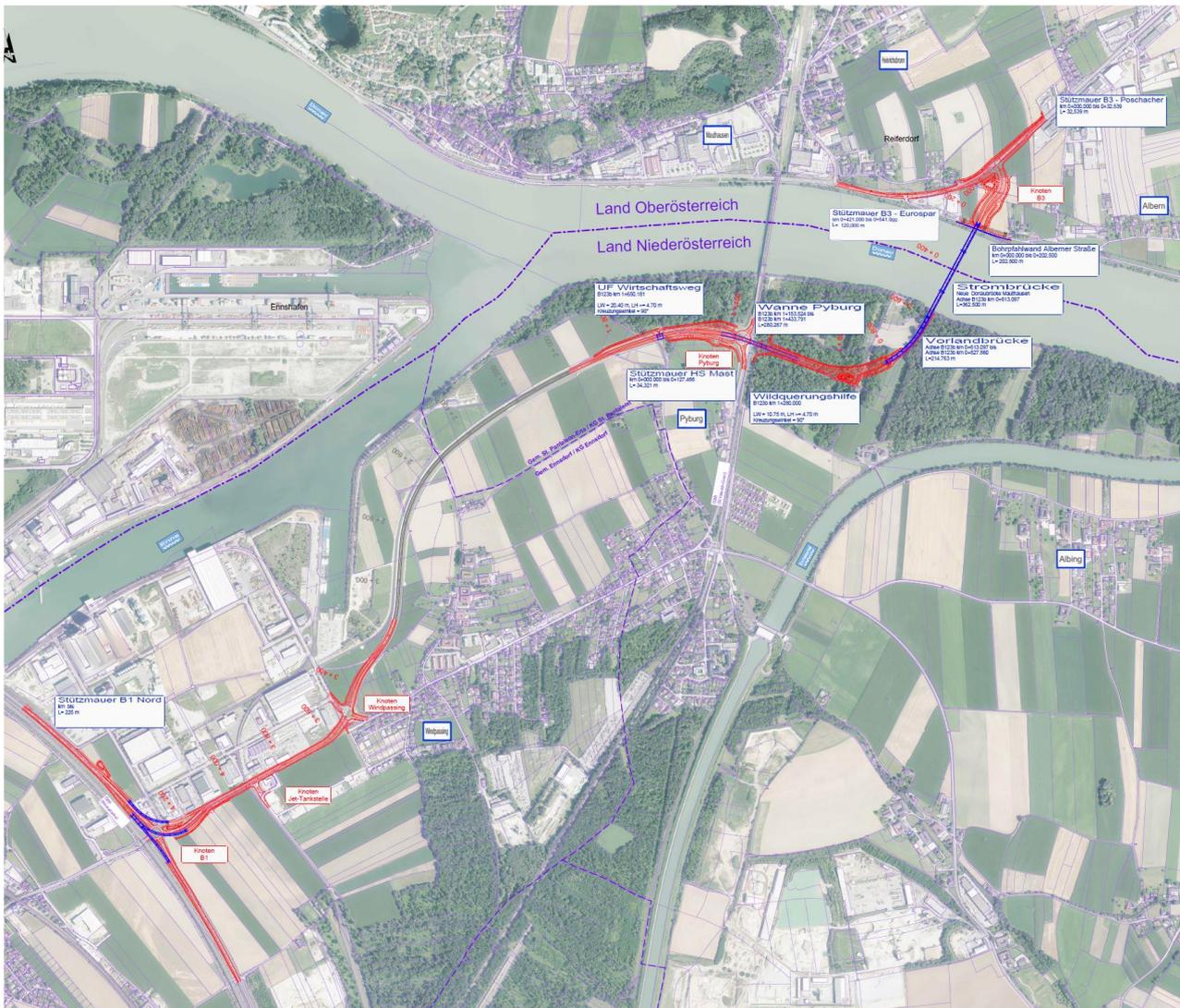
3. Trassenbeschreibung

Ausgangspunkt der geplanten Trasse B123b, Mauthausener Straße, Abzweigung neue Donaubrücke ist die auf oberösterreichischer Seite östlich des Ortsgebietes von Mauthausen gelegene B3, Donau Straße (Bestandskilometer B3 218,95). Die bestehende B3 wird mit einem verkehrssignalgesteuerten 3-armigen Knoten verknüpft. Von hier aus verläuft die B123b nach Süden und quert die Donau bei ca. Strom-km 2.110,5 über ein neu zu errichtendes Brückenobjekt. Dieses befindet sich ca. 700 m stromabwärts der bereits bestehenden Donaubrücke. Entlang der Brücke wird unterwasserseitig ein Geh- und Radweg geführt. Die Höhenabwicklung der neuen Donaubrücke erfolgt so, dass die für den Schiffverkehr erforderliche lichte Durchfahrtshöhe gegeben ist.

In der Mitte der Donau verläuft die Landesgrenze zwischen Oberösterreich und Niederösterreich.

Im weiteren Verlauf schwenkt die Trasse nach Westen in Richtung der bestehenden Umfahrung (UF) Pyburg, quert dabei den Auwaldbereich zuerst in Form einer Vorlandbrücke und in weiterer Folge in Dammlage. Vor der Querung der ÖBB-Strecke St. Valentin – Grein taucht die Trasse in Tieflage ab, unterquert die Bahnstrecke sowie den bestehenden Kreisverkehr der Umfahrung Pyburg in Tieflage. Bei ca. Projekt-km 1,99 bindet sie schließlich in den Bestand der 2-streifigen Umfahrung Pyburg ein (Bestands-km B123 3,63). Im weiteren Verlauf der UF Pyburg erfolgen keine baulichen Maßnahmen. Im Bereich des Knotens Windpassing wird ab Bestands-km B123 2,62 der bestehende Kreisverkehr zu einem VLSA-Vollknoten umgebaut und im weiteren Verlauf bis zur B1, Wiener Straße, die bestehende B123, Mauthausener Straße, bis Bestands-km B123 1,66 4-streifig ausgebaut. Die Anbindung der JET-Tankstelle (Bestands-km B123 1,82) als auch die Querung des bestehenden Schlepplages des Wirtschaftsparks ecoplus (Bestands-km B123 1,79) wird mittels gemeinsamen VSLA-Knotens adaptiert. Am Knoten B1 wird der bestehende Kreisverkehr durch drei niveaufreie Bypässe ertüchtigt.

4. Übersichtslageplan mit Orthofoto



5. Querschnittsgestaltung

5.1. Regelquerschnitt B123b Mauthausener Straße, Abzweigung neue Donaubrücke Mauthausen

Die Straße weist generell einen 2-streifigen Querschnitt auf. Die Querschnittselemente wurden der RVS 03.03.31 entnommen. Auf der Strom- Vorlandbrücke wird unterwasserseitig ein kombinierter Geh- und Radweg geführt.

a.) RQ Freiland 2-streifig Oberösterreich:

Bankett	1 x 0,60 m	=	0,60 m
Geh- und Radweg	1 x 3,00 m	=	3,00 m
Schutzstreifen	1 x 0,50 m	=	0,50 m
Befestigter Seitenstreifen	1 x 0,50 m	=	0,50 m
Fahrstreifen	1 x 3,75 m	=	3,75 m
Fahrstreifen	1 x 3,75 m	=	3,75 m
Befestigter Seitenstreifen	1 x 0,50 m	=	0,50 m
Bankett	1 x 1,25 m	=	1,25 m

Wartungsweg Widerlager OÖ	1 x 3,50 m	=	3,50 m
Bankett	1 x 0,50 m	=	0,50 m
Kronenbreite			17,85 m

b.) RQ Strom- und Vorlandbrücke Oberösterreich / Niederösterreich:

Schutzstreifen	1 x 0,10 m	=	0,10 m
Geh- und Radweg	1 x 3,15 m	=	3,15 m
Schutzstreifen	1 x 0,50 m	=	0,50 m
Befestigter Seitenstreifen	1 x 0,50 m	=	0,50 m
Fahrstreifen	1 x 3,75 m	=	3,75 m
Fahrstreifen	1 x 3,75 m	=	3,75 m
Befestigter Seitenstreifen	1 x 0,50 m	=	0,50 m
Randbalken	1 x 1,25 m	=	1,25 m
Kronenbreite			13,50 m

c.) Exkurs: RQ Freiland 2-streifig Niederösterreich:

Bankett	1 x 1,75 m	=	1,75 m
Befestigter Seitenstreifen	1 x 0,50 m	=	0,50 m
Fahrstreifen	1 x 3,75 m	=	3,75 m
Fahrstreifen	1 x 3,75 m	=	3,75 m
Befestigter Seitenstreifen	1 x 0,50 m	=	0,50 m
Bankett	1 x 1,75 m	=	1,75 m
Kronenbreite			12,00 m

d.) Exkurs: RQ Wanne und Unterführung Pyburg Niederösterreich:

Erhöhter Seitenstreifen	1 x 1,00 m	=	1,00 m
Befestigter Seitenstreifen	1 x 0,50 m	=	0,50 m
Fahrstreifen	1 x 3,75 m	=	3,75 m
Trennstreifen	1 x 0,50 m	=	0,50 m
Fahrstreifen	1 x 3,75 m	=	3,75 m
Befestigter Seitenstreifen	1 x 0,50 m	=	0,50 m
Erhöhter Seitenstreifen	1 x 0,75 m	=	0,75 m
Kronenbreite			10,75 m

e.) Exkurs: RQ Rampen Kreisverkehr Pyburg, Niederösterreich:

Bankett	1 x 1,25 m	=	1,25 m
Befestigter Seitenstreifen	1 x 0,50 m	=	0,50 m
Fahrstreifen	1 x 4,00 m	=	4,00 m
Befestigter Seitenstreifen	1 x 0,50 m	=	0,50 m
Bankett	1 x 1,25 m	=	1,25 m
Kronenbreite			7,50 m

f.) Exkurs: RQ Bereich der Manöverstrecken, Niederösterreich:

Bankett	1 x 1,25 m	=	1,25 m
Befestigter Seitenstreifen	1 x 0,50 m	=	0,50 m
Fahrstreifen	1 x 3,75 m	=	3,75 m

Fahrstreifen	1 x 3,75 m	=	3,75 m
Trennstreifen	1 x 0,90 m	=	0,90 m
Fahrstreifen	1 x 3,75 m	=	3,75 m
Fahrstreifen	1 x 3,75 m	=	3,75 m
Befestigter Seitenstreifen	1 x 0,50 m	=	0,50 m
Bankett	1 x 1,25 m	=	1,25 m
Kronenbreite			19,40 m

5.2. Exkurs: Regelquerschnitt B123 Mauthausener Straße

Ab dem Knoten Windpassing bis zum Knoten B1 weist die Straße generell einen 4-streifigen Querschnitt auf.

a.) 4-streifiger Ausbau mit Trennstreifen:

Bankett	1 x 1,25 m	=	1,25 m
Befestigter Seitenstreifen	1 x 0,50 m	=	0,50 m
Fahrstreifen	1 x 3,50 m	=	3,50 m
Fahrstreifen	1 x 3,50 m	=	3,50 m
Trennstreifen	1 x 0,50 m	=	0,50 m
Fahrstreifen	1 x 3,50 m	=	3,50 m
Fahrstreifen	1 x 3,50 m	=	3,50 m
Befestigter Seitenstreifen	1 x 0,50 m	=	0,50 m
Bankett	1 x 1,25 m	=	1,25 m
Kronenbreite			18,00 m

b.) Brücke über Knoten B1:

Randbalken	1 x 1,25 m	=	1,25 m
Befestigter Seitenstreifen	1 x 0,50 m	=	0,50 m
Fahrstreifen	1 x 4,00 m	=	4,00 m
Befestigter Seitenstreifen	1 x 0,50 m	=	0,50 m
Randbalken	1 x 1,25 m	=	1,25 m
Kronenbreite			7,50 m

5.3. Regelquerschnitt B3, Donau Straße

Die bestehende B3, Donau Straße, wird im Bereich der Anbindung der neuen B123b, Mauthausener Straße, Abzweigung neue Donaubrücke Mauthausen um ca. einen Meter angehoben. Die Anbindung wird als 3-armiger verkehrslichtsignalgesteuerter Knoten gestaltet. Westlich des Knotens, ab ca. km 0+400 wird bis ca. km 0+830 eine Fahrstreifenverbreiterung von 2 x 3,25 m auf 2 x 3,50 m durchgeführt. Bauliche Maßnahmen erfolgen an der B3 von Bestands-km 218,70 – 219,54.

Auf Basis der prognostizierten Verkehrszahlen für den Planfall 2035 wurde folgender Regelquerschnitt festgelegt.

a.) **RQ Ausbau B3 Oberösterreich:**

Bankett	1 x 1,25 m	=	1,25 m
Befestigter Seitenstreifen	1 x 0,50 m	=	0,50 m
Fahrstreifen	1 x 3,75 m	=	3,75 m
Fahrstreifen	1 x 3,75 m	=	3,75 m
Befestigter Seitenstreifen	1 x 0,50 m	=	0,50 m
Bankett	1 x 1,25 m	=	1,25 m
Kronenbreite			11,00 m

5.4. Exkurs: Regelquerschnitt B1, Wiener Straße

Die bestehende B1, Wiener Straße wird im Bereich der Kreisverkehrsanlage B1 bedingt durch die niveaufreien Bypassrampen in der Lage und Höhe adaptiert. Die B1 wird durch den Kreisverkehr in die beiden Abschnitte B1 Süd und B1 Nord unterteilt. (Bestands-km B1 165,63 – B1 166,87)

B1 Süd:

Vom km 0+000 bis ca. km 0+290 wird der Bestand Richtung Süden um die Manöverstrecke der Rampe B1 Süd erweitert. Danach erfolgt ein Verschwenk der Achse Richtung Norden entlang der Stützmauer der Rampe B1 Süd. Ab ca. km 0+475 wird die Trasse in die bestehende Kreisverkehrsanlage eingebunden.

B1 Nord:

Vom km 0+000 bis ca. km 0+150 erfolgt die Einbindung der Achse in die bestehende Kreisverkehrsanlage. Danach wird die Trasse parallel zu den beiden Bypassrampen entlang deren Stützmauern geführt. Die Manöverstrecke der Rampe B1 Ost / Süd wird ab ca. km 0+275 am Bestand der B1 geführt, um das Entwässerungssystem der B1 und der ÖBB-Weststrecke nicht zu beeinflussen. Aus diesem Grund wird die durchgehende Fahrtrelation Richtung Kreisverkehrsanlage mittels einer Bogenfolge beim ca. km 0+480 verschwenkt. Die Manöverstrecke der Rampe B1 West erfolgt ab ca. km 0+340.

Auf Basis der prognostizierten Verkehrszahlen für den Planfall 2035 wurde folgender Regelquerschnitt festgelegt.

a.) **RQ Ausbau B1 NÖ:**

Bankett	1 x 1,25 m	=	1,25 m
Befestigter Seitenstreifen	1 x 0,50 m	=	0,50 m
Fahrstreifen	1 x 3,75 m	=	3,75 m
Fahrstreifen	1 x 3,75 m	=	3,75 m
Befestigter Seitenstreifen	1 x 0,50 m	=	0,50 m
Bankett	1 x 1,25 m	=	1,25 m
Kronenbreite			11,00 m

5.5. Regelquerschnitt Alberner Straße

Die bestehende Alberner Straße wird in der Lage an die Uferaufweitung der Donau adaptiert. Zusätzlich wird die Gradienten um ca. 80 cm abgesenkt, um die lichte Durchfahrthöhe von 4,70 m unter der Strombrücke zu gewährleisten. Die bestehenden Abbiegerelationen östlich der neuen Strombrücke Richtung Albern und westlich der Strombrücke zum Euro-Spar werden aufrechterhalten.

Der Regelquerschnitt wird wie im Bestand folgendermaßen festgelegt.

a.) RQ Alberner Straße:

Randbalken	1 x 1,65 m	=	1,65 m
Befestigter Seitenstreifen	1 x 0,50 m	=	0,50 m
Fahrstreifen	1 x 2,50 m	=	2,50 m
Fahrstreifen	1 x 2,50 m	=	2,50 m
Befestigter Seitenstreifen	1 x 0,50 m	=	0,50 m
Bankett	1 x 1,00 m	=	1,00 m
Kronenbreite			8,65 m

b.) Begleitwegenetz:

Das bestehende landwirtschaftliche Begleitwegenetz wird wiederhergestellt bzw. werden zur Sicherstellung der Erreichbarkeit der einzelnen Grundstücke neue Begleitwege geschaffen.

Grundsätzlich wird das Begleitwegenetz mit folgendem Querschnitt ausgebildet:

Bankett	1 x 0,50 m	=	0,50 m
Fahrfläche	1 x 3,50 m	=	3,50 m
Bankett	1 x 0,50 m	=	0,50 m
Kronenbreite			4,50 m

Um das Ausmaß der Bodenneuversiegelung möglichst zu reduzieren, ist generell vorgesehen, dass untergeordnete Begleitwege des Vorhabens nicht versiegelt werden, sondern mit geschotterter Oberfläche ausgeführt werden. Dies betrifft vor allem die Begleitwege, welche nur sehr wenig befahren werden. Ausnahmen sind jene Begleitwege, die bereits im Bestand staubfrei befestigt sind.

6. Kunstbauten

Im Zuge der Errichtung der B123b Mauthausener Straße, Abzweigung neue Donaubrücke Mauthausen sind 8 Brückenbauwerke erforderlich, wobei nur die Strombrücke (teilweise) auf oberösterreichischem Landesgebiet liegt (von B123b 0+250,097 – Landesgrenze NÖ / OÖ bei ca. B123b 0+425.124).

Bezeichnung	Stationierung	LW (m)	LH (mind.) (m)
Strombrücke	B123b 0+250,097 – 0+613,097	363,00	8,00 Schifffahrtsrinne (HSW) 4,70 Alberner Straße
Vorlandbrücke	B123b 0+616,597 – 0+827,860	211,26	4,00
Wildquerungshilfe	B123b 1+280,000	16,00	5,10
UF Wirtschaftsweg	B123b 1+637,056 – 1+663,306	26,25	5,61
Tragwerk Rampe B1 Ost	R B1 Ost 0+152,373 – 0+311,294	158,35	4,82
Tragwerk Rampe B1 West	R B1 West 0+123,393 – 0+273,628	150,24	4,78
Tragwerk Rampe B1 Süd	R B1 Süd 0-012,481 – 0+137,793	150,27	5,10
Tragwerk Rampe B1 Süd-Ost	R B1 Ost 0+099,895 – 0+152,373	51,90	
	R B1 Süd 0-065,056 – 0-012,481	52,00	

7. Lärmschutzmaßnahmen

Für die Betriebsphase wurden die nachstehend beschriebenen baulichen und verkehrsorganisatorischen Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

7.1. Lärmschutzwände

Stationierung B123b	Lage	Beschreibung
KM 0+048,000 – 0+239,000	links	L = 191 m, H = 3,00 m ü. FBR
KM 0+239,000 – 0+241,000	links	L = 2 m, H = 2,00 m ü. FBR
KM 0+241,000 – 0+404,000	links	L = 163 m, H = 1,30 m ü. FBR
<i>Exkurs: Stationierung Rampe Pyburg Ost</i>	Lage	Beschreibung
KM 0-119,655 – 0+120,305	rechts	L = 240 m, H = 3,00 m ü. FBR, begrünte LSW
<i>Exkurs: Stationierung B123</i>	Lage	Beschreibung
KM 3+520,000 – 3+680,000	links	L = 191 m, H = 3,50 m ü. FBR, begrünte LSW
KM 3+680,000 – 3+761,000	links	L = 81 m, H = 3,00 m ü. FBR, begrünte LSW
KM 3+761,000 – 3+788,000	links	L = 27 m, H = 2,50 m ü. FBR, begrünte LSW

7.2. Geschwindigkeitsbeschränkungen (alternativ objektseitiger Schallschutz) (OÖ / NÖ)

Straße	Geschwindigkeit [km/h]	Stationierung [km]
Exkurs: B123 Mauthausener Straße, Bereich Windpassing	50	3,430 bis 3,605
B123b – Mauthausener Straße, Abzweigung neue Donaubrücke, Bereich Strombrücke	80	0,241 bis 0,566 (in OÖ: 0,241 bis 0,425)
L1415 – Aisttalstraße, Bereich Aisting	40	0,241 bis 0,566
L1422 – Naarner Straße, Bereich Haid	80	1,800 bis 2,000

Alternativ zu den Geschwindigkeitsbeschränkungen können ggf. auch Schallschutzmaßnahmen an den maßgeblichen Objekten umgesetzt werden.

8. Exkurs: Kollisionsschutzmaßnahmen

Teil des Vorhabens sind – zum Schutz der biologischen Vielfalt – folgende Kollisionsschutzmaßnahmen:

Stationierung B123b	Lage	Beschreibung
KM 0+563,097 – 0+565,097	links u. rechts	L = 2 m, H = 2,00 m ü. FBR
KM 0+565,097 – 0+579,097	links u. rechts	L = 14 m, H = 3,00 m ü. FBR
KM 0+579,097 – 0+770,339	links	L = 192 m, H = 4,00 m ü. FBR
KM 0+770,339 – 0+772,339	links	L = 2 m, H = 3,50 m ü. FBR
KM 0+772,339 – 0+812,339	links	L = 40 m, H = 3,00 m ü. FBR
KM 0+812,339 – 0+814,339	links	L = 2 m, H = 3,50 m ü. FBR
KM 0+814,339 – 1+316,680	links	L = 502 m, H = 4,00 m ü. FBR
KM 0+579,097 – 0+754,092	rechts	L = 175 m, H = 4,00 m ü. FBR
KM 0+754,092 – 0+756,092	rechts	L = 2 m, H = 3,50 m ü. FBR
KM 0+756,092 – 0+796,092	rechts	L = 40 m, H = 3,00 m ü. FBR
KM 0+796,092 – 0+798,092	rechts	L = 2 m, H = 3,50 m ü. FBR
KM 0+798,092 – 1+316,680	rechts	L = 519 m, H = 4,00 m ü. FBR

9. Straßenentwässerung

9.1. Allgemeines

Für die Entwässerung wurde ein System aus Mulden sowie befestigten Absetzbecken und Bodenfilterbecken gewählt. Alle Becken werden mit Einfahrtsrampen errichtet.

Aufgrund der geologischen Verhältnisse können alle Wässer versickert werden, lediglich die Wässer der GSA 2 werden aufgrund der Lage im Hochwasserabflussbereich in den Ennskanal

abgeleitet. Grundsätzlich werden die Wässer in straßenbegleitenden Mulden entlang des Böschungsfußes gesammelt und zur Versickerung gebracht bzw. über den Bordsteinrand gesammelt und über ein Kanalisationssystem im freien Gefälle bzw. über eine Druckleitung in die Gewässerschutzanlagen bzw. Bodenfilterbecken geleitet. Die Wässer werden in Absetzbecken (erste Reinigungsstufe) gesammelt und über Bodenfilterbecken (zweite Reinigungsstufe) zur Versickerung gebracht (betrifft die GSA 1) bzw. in den nächstgelegenen Vorfluter eingeleitet (betrifft die GSA 2). Die Wässer der GSA 2 werden über einen Sammelschacht ins PW 1 und weiter über eine Druckleitung in den Ennskanal geleitet.

9.2. Entwässerungsabschnitte B3.E1 – B3.E3

- a.) Entlang der B3 (km 0,000 – 0,831) werden die Straßenabwässer in Bodenfiltermulden gesammelt und zur Versickerung gebracht. Die Mulden verlaufen entlang des nördlichen Böschungsfußes. Im Bereich der OBI-Kreuzung (B3.E3 km 0,711 – 0,831) werden die Wässer des südlichen Fahrstreifens aufgrund der wechselnden Querneigung über Leistensteine gesammelt und mittels Froschmauleinläufen und Längskanälen in die gegenüberliegende Mulde eingeleitet.
- b.) Errichtung und Betrieb **Bodenfiltermulde B3.E1** (Einzugsgebiet B3.E1 [B3] mit Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer in den Untergrund im Ausmaß von max. 91 l/s.
- c.) Errichtung und Betrieb **Bodenfiltermulde B3.E2 – B3.E3** (Einzugsgebiete B3.E2 – B3.E3 [B3]) mit Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer in den Untergrund im Ausmaß von max. 62 l/s.

9.3. Entwässerungsabschnitt B123.E1

- a.) Die Wässer des Einzugsgebietes B123.E1 (km 0,024 – km 0,431) betreffen den Abschnitt vom Absprung der B123b von der B3 bis zum Hochpunkt der neuen Donaubrücke. Die anfallenden Straßenabwässer auf der Brücke werden entlang des Leistensteins gesammelt und über im Seitenstreifen versetzte Einlaufschächte mit Einlaufgitter in den Kanal eingeleitet. Das Kanalrohr wird entlang der Brücke abgehängt und bis zum Übergabeschacht im Bereich des nördlichen Widerlagers geführt. Im Freilandbereich verläuft der Kanal erdverlegt im Bankett weiter. Die Wässer werden ebenfalls über Leistensteine gesammelt und über Froschmauleinläufe dem Kanal zugeführt. Die Wässer werden schließlich in die GSA 1 (Absetz- und Bodenfilterbecken) geleitet, wo sie gereinigt und zur Versickerung gebracht werden.
- b.) Errichtung und Betrieb der **Gewässerschutzanlage GSA 1** (Einzugsgebiet B123.E1 [B123b] km 0,024 – km 0,431), bestehend aus einem Absetzbecken (Volumen 98 m³) und einem Bodenfilterbecken (Sickerfläche 308 m²) mit Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer im Ausmaß von max. 31 l/s in den Untergrund.

9.4. *Exkurs: Entwässerungsabschnitt B123.E2*

- a.) Die Wässer des Einzugsgebietes B123.E2 (km 0,431 – km 1,434) betreffen den Abschnitt vom Hochpunkt der neuen Donaubrücke bis zum Ende der Wanne Pyburg. Die anfallenden Straßenabwässer auf der Brücke (Strom- als auch Vorlandbrücke) werden entlang eines Leistensteins gesammelt und über im Seitenstreifen versetzte Einlaufschächte mit Einlaufgitter in den Kanal eingeleitet. Das Kanalrohr wird entlang der Brücke abgehängt und bis zum Übergabeschacht im Bereich des südlichen Widerlagers geführt. Im Freilandbereich verläuft der Kanal erdverlegt im Bankett weiter. Die Wässer werden ebenfalls über Leistensteine gesammelt und über Froschmauleinläufe dem Kanal zugeführt. Die Wässer vom Hochpunkt der Brücke bis zum Beginn der Wanne Pyburg werden mittels Freispigelleitungen geführt und bei km 1,005 in die GSA 2 ausgeleitet. Die Wässer der Wanne Pyburg werden entlang des Leistensteins gesammelt und über im Seitenstreifen versetzte Einlaufschächte mit Einlaufgitter in den Kanal eingeleitet. Das Kanalrohr wird am linken Fahrbahnrand in der Bodenplatte der Wanne intergriert und von beiden Seiten bis zum Pumpschacht am Tiefpunkt der Trasse geführt. Vom Tiefpunkt werden die Wässer durch das Pumpwerk 2 über eine Druckleitung entlang des Begleitweges NÖ1 in die GSA 2 gepumpt. Die Wässer werden schließlich in der GSA 2 gereinigt und über einen Sammelschacht dem Pumpwerk 1 zugeführt. Über eine Druckleitung werden die gereinigten Wässer schließlich in den Ennskanal eingeleitet.
- b.) Errichtung und Betrieb der **Gewässerschutzanlage GSA2** (Einzugsgebiet B123.E2 [B123b] km 0,431 – km 1,434) südlich der B123b bei km 0,980 bestehend aus den wesentlichen Anlagenteilen Absetzbecken (Volumen 128 m³) und Bodenfilterbecken (Sickerfläche 136 m²) mit Ableitung der anfallenden vorgereinigten Oberflächenwässer im Ausmaß von max.10 l/s über das PW1 und die weiterführende Kanalisation in den Ennskanal, Wasserkörper Nr. 411270001.

9.5. *Exkurs: Entwässerungsabschnitte B123.E3 – B123.E4*

- a.) Entlang der B123 (km 1,434 – 1,635) werden die Straßenabwässer in Bodenfiltermulden gesammelt und zur Versickerung gebracht. Die Mulden verlaufen entlang des südlichen Böschungsfußes.
- b.) Errichtung und Betrieb **Bodenfiltermulde KNP.E5 – B123.E3** (Einzugsgebiete KNP.E5 [Rampe Ost] km 0,081 – km 0,132 und B123.E3 [B123] km 1,434 – km 1,548) mit Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer in den Untergrund im Ausmaß von max. 24 l/s.
- c.) Errichtung und Betrieb **Bodenfiltermulde KNP.E6 – B123.E4** (Einzugsgebiete KNP.E6 (Rampe Ost) km 0,035 – km 0,081 und B123.E4 (B123) km 1,548 – km 1,635) mit Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer in den Untergrund im Ausmaß von max. 31 l/s.

9.6. *Exkurs: Entwässerungsabschnitt B123.E5*

Im Entwässerungsabschnitt B123.E5 (km 1,635 – km 1,990) wird das bestehende Entwässerungssystem beibehalten. Die Wässer werden über die Dammböschung flächig versickert.

9.7. *Exkurs: Entwässerungsabschnitte KNP.E1 – KNP.E2*

- a.) Im Bereich der B123a Nord (KNP.E1 km 0,025 – 0,084) sowie im Kreisverkehr Pyburg (KNP.E2) werden die Wässer über Leistensteine gesammelt und über Froschmauleinläufe dem Kanal zugeführt, welcher erdverlegt im Bankettbereich verläuft. Die Wässer werden schließlich in eine Bodenfiltermulde nördlich des Kreisverkehrs ausgeleitet und zur Versickerung gebracht.
- b.) Errichtung und Betrieb **Bodenfiltermulde KNP.E1** (Einzugsgebiete KNP.E1 [B123a Nord] und KNP.E2 [KV Pyburg]) mit Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer in den Untergrund im Ausmaß von max. 8 l/s.

9.8. *Exkurs: Entwässerungsabschnitte KNP.E3 – KNP.E6*

- a.) Entlang der B123a Süd (KNP.E3 km 0,025 – 0,111) sowie entlang der Rampen West (KNP.E4 km 0,025 – km 0,206) und Ost (KNP.E5/E6 km 0,035 – km 0,132) werden die Straßenabwässer in Bodenfiltermulden gesammelt und zur Versickerung gebracht. Die Mulden verlaufen entlang des Böschungfußes.
- b.) Errichtung und Betrieb **Bodenfiltermulde KNP.E3** (Einzugsgebiet KNP.E3 [B123a Süd]) mit Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer in den Untergrund im Ausmaß von max. 11 l/s.
- c.) Errichtung und Betrieb **Bodenfiltermulde KNP.E4** (Einzugsgebiet KNP.E4 [Rampe West]) mit Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer in den Untergrund im Ausmaß von max. 21 l/s.
- d.) Errichtung und Betrieb **Bodenfiltermulde KNP.E5 – B123.E3** (Einzugsgebiete KNP.E5 [Rampe Ost] km 0,081 – km 0,132 und B123.E3 (B123) km 1,434 – km 1,548) mit Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer in den Untergrund im Ausmaß von max. 24 l/s.
- e.) Errichtung und Betrieb **Bodenfiltermulde KNP.E6 – B123.E4** (Einzugsgebiete KNP.E6 [Rampe Ost] km 0,035 – km 0,081 und B123.E4 [B123] km 1,548 – km 1,635) mit Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer in den Untergrund im Ausmaß von max. 31 l/s.

9.9. *Exkurs: Entwässerungsabschnitte B123.E6 – B123.E14*

- a.) Entlang der B123 (B123.E6 – B123. E13 km 3,138 – km 4,228) werden die Straßenabwässer in Bodenfiltermulden gesammelt und zur Versickerung gebracht. Die Mulden verlaufen entlang des Böschungfußes. Die Wässer des Einzugsgebietes B123.E14 (km 4,228 – km 4,296) werden im unmittelbar neben der Fahrbahn situierten Bodenfilterbecken 1 vorgereinigt und zur Versickerung gebracht.
- b.) Errichtung und Betrieb **Bodenfiltermulde B123.E6** (Einzugsgebiet B123.E6 [B123] km 3,138 – km 3,291) mit Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer in den Untergrund im Ausmaß von max. 24 l/s.

- c.) Errichtung und Betrieb **Bodenfiltermulde B123.E7 – B123.E9** (Einzugsgebiete B123.E7 [B123] km 3,291 – km 3,465 und B123.E9 [Straße 1] km 0,000 – km 0,065) mit Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer in den Untergrund im Ausmaß von max. 57 l/s.
- d.) Errichtung und Betrieb **Bodenfiltermulde B123.E8** (Einzugsgebiet B123.E8 [B123] km 3,465 – km 3,520) mit Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer in den Untergrund im Ausmaß von max. 26 l/s.
- e.) Errichtung und Betrieb **Bodenfiltermulde B123.E10** (Einzugsgebiet B123.E10 [B123] km 3,520 – km 4,020) mit Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer in den Untergrund im Ausmaß von max. 96 l/s.
- f.) Errichtung und Betrieb **Bodenfiltermulde B123.E11** (Einzugsgebiet B123.E11 [B123] km 4,020 – km 4,098) mit Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer in den Untergrund im Ausmaß von max. 14 l/s.
- g.) Errichtung und Betrieb **Bodenfiltermulde B123.E12** (Einzugsgebiet B123.E12 [B123] km 4,098 – km 4,168) mit Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer in den Untergrund im Ausmaß von max. 23 l/s.
- h.) Errichtung und Betrieb **Bodenfiltermulde B123.E13** (Einzugsgebiet B123.E13 [B123] km 4,168 – km 4,228) mit Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer in den Untergrund im Ausmaß von max. 13 l/s.
- i.) Errichtung und Betrieb **Bodenfilterbecken 1** (Einzugsgebiete B123.E14 km 4,228 – km 4,296 und RaWe.E1 km 0,051 – km 0,177) mit einer Sickerfläche von 120 m² mit Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer in den Untergrund im Ausmaß von max. 12 l/s.

9.10. Exkurs: Entwässerungsabschnitt RaWe.E1 – RaWe.E2

- a.) Die Wässer der Rampe West werden im Brückenbereich entlang des Leistensteins gesammelt und über im Seitenstreifen versetzte Einlaufschächte mit Einlaufgitter in den Kanal eingeleitet. Das Kanalrohr wird entlang der Brücke abgehängt. Im Bereich der Stützmauern werden die Wässer ebenfalls entlang des Leistensteins gesammelt und über im Seitenstreifen versetzte Einlaufschächte mit Einlaufgitter dem Kanal zugeführt. Der Kanalstrang verläuft erdverlegt entlang der Mauerinnenkante, oberhalb der Fundamentoberkante der Stützmauer. Die Einlaufschächte sind über Fallrohre mit dem Kanal verbunden. Die Wässer des Einzugsgebiets RaWe.E1 (km 0,051 – km 0,177) werden dem Bodenfilterbecken 1 zugeführt, die Wässer des Einzugsgebiets RaWe.E2 (km 0,177 – km 0,405) dem Bodenfilterbecken 2. Es erfolgt eine Vorreinigung durch den Bodenfilter und schließlich die Versickerung in den Untergrund.
- b.) Errichtung und Betrieb **Bodenfilterbecken 1** (Einzugsgebiete B123.E14 km 4,228 – km 4,296 und RaWe.E1 km 0,051 – km 0,177) mit einer Sickerfläche von 120 m² mit Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer in den Untergrund im Ausmaß von max. 12 l/s.

- c.) Errichtung und Betrieb **Bodenfilterbecken 2** (Einzugsgebiet RaWe.E2 km 0,177 – km 0,405) mit einer Sickerfläche von 133 m² mit Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer in den Untergrund im Ausmaß von max. 13 l/s.

9.11. *Exkurs: Entwässerungsabschnitte RaOs.E1 - E2 & RaSü.E1*

- a.) Die Wässer der Rampen Ost (RaOs.E1 – RaOs.E2 km 0,000 – km 0,177) und Süd (RaSü.E.1 km 0,049 – km 0,266) werden im Brückenbereich entlang des Leistensteins gesammelt und über im Seitenstreifen versetzte Einlaufschächte mit Einlaufgitter in den Kanal eingeleitet. Das Kanalrohr wird entlang der Brücke abgehängt und schließlich entlang des jeweiligen Widerlagers nach unten geführt, wo die Wässer schließlich Bodenfiltermulden zugeführt und zur Versickerung gebracht werden.
- b.) Errichtung und Betrieb **Bodenfiltermulde RaOs.E1 – B1.E7** (Einzugsgebiete RaOs.E1 [Rampe Ost] km 0,000 – km 0,134 und B1.E7 [B1 Nord] km 0,244 – km 0,640) mit Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer in den Untergrund im Ausmaß von max. 108 l/s.
- c.) Errichtung und Betrieb **Bodenfiltermulde RaOs.E2** (Einzugsgebiet RaOs.E2 [Rampe Ost] km 0,134 – km 0,177) mit Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer in den Untergrund im Ausmaß von max. 13 l/s.
- d.) Errichtung und Betrieb **Bodenfiltermulde B1.E1 – RaSü.E1** (Einzugsgebiete B1.E1 [B1 Süd] km 0,000 – km 0,365 und RaSü.E1 [Rampe Süd] km 0,049 – km 0,266) mit Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer in den Untergrund im Ausmaß von max. 80 l/s.

9.12. *Exkurs: Entwässerungsabschnitte B1.E1 – B1.E3*

- a.) Entlang der B1 Süd (km 0,000 – km 0,538) werden die Straßenabwässer in Bodenfiltermulden gesammelt und zur Versickerung gebracht. Die Mulden verlaufen entlang des Böschungfußes.
- b.) Errichtung und Betrieb **Bodenfiltermulde B1.E1 – RaSü.E1** (Einzugsgebiete B1.E1 [B1 Süd] km 0,000 – km 0,365 und RaSü.E1 [Rampe Süd] km 0,049 – km 0,266) mit Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer in den Untergrund im Ausmaß von max. 80 l/s.
- c.) Errichtung und Betrieb **Bodenfiltermulde B1.E2** (Einzugsgebiet B1.E2 [B1 Süd] km 0,365 – km 0,577) mit Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer in den Untergrund im Ausmaß von max. 14 l/s.
- d.) Errichtung und Betrieb **Bodenfiltermulde B1.E3** (Einzugsgebiet B1.E3 [B1 Süd] km 0,472 – km 0,538) mit Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer in den Untergrund im Ausmaß von max. 10 l/s.

9.13. *Exkurs:* Entwässerungsabschnitt B1.E4

Im Entwässerungsabschnitt B1.E4 (KV B1) werden die Wässer über die Dammböschung flächig versickert.

9.14. *Exkurs:* Entwässerungsabschnitte B1.E5 – B1.E7

- a.) Entlang der B1 Nord (km 0,025 – km 0,640) werden die Straßenabwässer in Bodenfiltermulden gesammelt und zur Versickerung gebracht. Die Mulden verlaufen entlang des Böschungsfußes.
- b.) Errichtung und Betrieb **Bodenfiltermulde B1.E5** (Einzugsgebiet B1.E5 [B1 Nord] km 0,025 – km 0,135) mit Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer in den Untergrund im Ausmaß von max. 12 l/s.
- c.) Errichtung und Betrieb **Bodenfiltermulde B1.E6** (Einzugsgebiet B1.E6 [B1 Nord] km 0,135 – km 0,244) mit Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer in den Untergrund im Ausmaß von max. 13 l/s.
- d.) Errichtung und Betrieb **Bodenfiltermulde RaOs.E1 – B1.E7** (Einzugsgebiete RaOs.E1 [Rampe Ost] km 0,000 – km 0,134 und B1.E7 [B1 Nord] km 0,244 – km 0,640) mit Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer in den Untergrund im Ausmaß von max. 108 l/s.

10. Schutz- und Regulierungswasserbauten

Zur Sicherstellung eines ausreichend großen Abflussquerschnitts der Donau wird auf oberösterreichischer Seite die Donau auf einer Länge von 200 m **aufgeweitet**.

Das Ufer wird im Bereich der Alberner Straße durch eine **Bohrpfahlwand** mit Großbohrpfählen DM120 gesichert, welche zusätzlich im Ufer verankert wird.

11. Brückenobjekte bzw. sonstige Anlagen im HQ30-Abflussbereich

Bezeichnung	Projektierungs-km
Strombrücke	
Errichtung und Betrieb der Brücke	km 0,250 – 0,425 (OÖ) und km 0,425 – 0,613 (NÖ)
Vorübergehender Eingriff von Spundwänden (Strompfeiler) in den HQ30 Abflussbereich	km 0,352 (OÖ) und km 0,512 (NÖ)
Exkurs: Vorlandbrücke	
Errichtung und Betrieb der Brücke	km 0,613 – 0,828 (NÖ)

Exkurs: Sonstige Baumaßnahmen im HQ30 Abflussbereich	
Errichtung eines Straßendamms, Wanne Pyburg, Rampe B123	km 0,828 – 1,527 (NÖ)
Errichtung eines Auslaufbauwerks mit Einleitung der gereinigten Straßenwässer von der GSA2 in den Ennskanal	Ufer Ennskanal

12. Wasserhaltungsmaßnahmen in der Bauphase, Tieffundierungen im Grundwasser

12.1. Tieffundierungen, sonstige Bauten im Grundwasser

Bezeichnung	Projektierungs-km
Bohrpfahlwand linkes Donauufer (Alberner Straße)	
Herstellung Bohrpfähle unter GW-Niveau	km 0,000 – 0,203 (OÖ)
Strombrücke	
Herstellung Bohrpfähle unter GW-Niveau im Bereich der Stützen und Widerlager	km 0,250 – km 0,425 (OÖ) und km 0,425 – 0,613 (NÖ)
Exkurs: Vorlandbrücke	
Herstellung Bohrpfähle unter GW-Niveau im Bereich der Stützen und Widerlager	km 0,613 – 0,828 (NÖ)
Exkurs: Verbreiterung WiWeg-Unterführung	
Herstellung Bohrpfähle unter GW-Niveau im Bereich der Widerlager	km 1,65 (NÖ)
Exkurs: Rampenbrücken Knoten B1	
Herstellung Bohrpfähle unter GW-Niveau im Bereich der Stützen und Widerlager	km 4,321 (NÖ)
Exkurs: Stützmauer B1 – B1	
Herstellung Bohrpfähle unter dem Grundwasserniveau	km 0,35 – km 0,48 (B1 Nord) (NÖ)
Exkurs: Wanne Pyburg	
Einbindung der bestehenden Dichtwand in die Bodenplatte des Wannensbauwerks.	km 1,370 – 1,434 (NÖ)

12.2. Temporäre Bauwasserhaltungen

Bezeichnung	Projektierungs-km
Strombrücke	
Temporäre Bauwasserhaltung (Grundwasserentnahme) innerhalb der Spundwandumschließung für die Errichtung der Brückenpfeiler in der Donau. Entnahme von max. ca. 50 l/s je Brückenpfeiler. Die entnommenen Wässer werden nach einer Vorreinigung über eine Absetzanlage in die Donau eingeleitet.	km 0,352 (OÖ) und km 0,512 (NÖ)
<i>Exkurs:</i> Temporäre Bauwasserhaltung (Grundwasserentnahme) innerhalb der Spundwandumschließung für die Errichtung des Trennpfeilers NÖ. Entnahme von max. ca. 10 l/s. Die entnommenen Wässer werden nach einer Vorreinigung über eine Absetzanlage in die Donau eingeleitet.	km 0,613 (NÖ)
Exkurs: Vorlandbrücke	
Temporäre Bauwasserhaltung (Grundwasserentnahme) innerhalb der Spundwandumschließung für die Errichtung der Stützen und Widerlager. Entnahme von bis zu ca. 20 l/s je Stütze (max. Gesamtentnahmemenge ca. 200 l/s. Die entnommenen Wässer werden nach einer Vorreinigung über eine Absetzanlage in die Donau eingeleitet.	km 0,613 – 0,828 (NÖ)
Exkurs: Errichtung Straßendamm	
Temporäre Bauwasserhaltung (Grundwasserentnahme) für den Einbau der Bodenauswechslung (Reibungsfüße) beim Straßendamm zwischen Vorlandbrücke und Wanne Pyburg. Entnahme von bis zu ca. 25 l/s je Bauwerksabschnitt (ca. 20 m) (max. Gesamtentnahmemenge ca. 50 l/s). Die entnommenen Wässer werden nach einer Vorreinigung über eine Absetzanlage in die Donau eingeleitet.	km 0,828 – km 1,154 (NÖ)
Exkurs: Wanne Pyburg inkl. Wildquerungshilfe	
Temporäre Bauwasserhaltung (Grundwasserentnahme) für die Errichtung des Pumpenschachtes der Wanne Pyburg. Entnahme von ca. 10 l/s. Die entnommenen Wässer werden nach einer Vorreinigung über eine Absetzanlage in den Ennskanal eingeleitet.	km 1,154 – km 1,434 (NÖ)
Temporäre Bauwasserhaltung (Grundwasserentnahme) für die Errichtung der Wanne Pyburg. Entnahme von bis zu ca. 50 l/s je Bauwerksabschnitt (ca. 50 m), max. Gesamtentnahmemenge ca. 100 l/s und Einleitung in den Ennskanal. Die entnommenen Wässer werden nach einer Vorreinigung über eine Absetzanlage in den Ennskanal eingeleitet.	km 1,154 – km 1,434 (NÖ)

13. Rodungsflächen

Auf **oberösterreichischem Landesgebiet** wurden weder befristete (temporäre) noch unbefristete (permanente) Rodungen beantragt.

13.1. Exkurs: Zweck der Rodung

Der Rodungszweck ist die Errichtung und der Betrieb der B123b Mauthausener Straße, Abzweigung neue Donaubrücke Mauthausen sowie den Ausbau der bestehenden B123. Es sind Wälder in der KG St Pantaleon-Erla – bloß auf niederösterreichischem Landesgebiet – betroffen.

13.2. Exkurs: Dauerhafte und befristete Rodungen

Durch das gegenständliche Straßenbauvorhaben wird Wald im Sinne der forstgesetzlichen Bestimmungen (§ 1 f ForstG 1975) beansprucht. Hierbei handelt es sich um

- a.) **befristete Rodungen** im Gesamtausmaß von 15.028 m² (1,5 ha) in Niederösterreich aufgrund der vorübergehenden (temporären) Flächeninanspruchnahme von Wald im Zuge der Baufeldfreimachung und Errichtung der B123b Mauthausener Straße, Abzweigung neue Donaubrücke Mauthausen
- b.) **dauernde Rodungen** im Gesamtausmaß von 28.791 m² (2,9 ha) in Niederösterreich aufgrund der dauernden (permanenten) Flächeninanspruchnahme von Wald durch die Anlage in der Betriebsphase.

13.3. Exkurs: Betroffene Flächen

Im Folgenden werden nach Maßgabe der Einlagen B.06.01.01 und B.06.01.02 die – ausschließlich in Niederösterreich gelegenen – Rodungsflächen, die aufgrund des Neubaus des gegenständlichen Vorhabens erforderlich sind, tabellarisch aufgelistet.

Nr.	KG	Parzelle	EZ	Fläche in m ²	
B26	St. Pantaleon	1185/1	232	45	befristet
B25	St. Pantaleon	1186	711	537	befristet
D25	St. Pantaleon	1186	711	75	dauernd
D24	St. Pantaleon	1187	218	560	dauernd
B22	St. Pantaleon	1188	424	91	befristet
B23	St. Pantaleon	1189	207	621	befristet
D23	St. Pantaleon	1189	207	1.984	dauernd
B20	St. Pantaleon	1190	125	524	befristet
D20	St. Pantaleon	1190	125	666	dauernd
B18	St. Pantaleon	1191	125	189	befristet
D18	St. Pantaleon	1191	125	53	dauernd
B21	St. Pantaleon	1196	123	204	befristet
D19	St. Pantaleon	1197	123	68	dauernd
B17	St. Pantaleon	1198	123	810	befristet

D17	St. Pantaleon	1198	123	3.815	dauernd
B16	St. Pantaleon	1202	359	1.213	befristet
D16	St. Pantaleon	1202	359	1.609	dauernd
B15	St. Pantaleon	1203	359	1.338	befristet
D15	St. Pantaleon	1203	359	9.176	dauernd
B13	St. Pantaleon	1210	261	229	befristet
D13	St. Pantaleon	1210	261	66	dauernd
B14	St. Pantaleon	1211	261	2.135	befristet
D14	St. Pantaleon	1211	261	4.256	dauernd
B12	St. Pantaleon	1213	123	1.723	befristet
D12	St. Pantaleon	1213	123	331	dauernd
B09	St. Pantaleon	1218	123	633	befristet
D09	St. Pantaleon	1218	123	1.362	dauernd
B07	St. Pantaleon	1219/1	124	870	befristet
D07	St. Pantaleon	1219/1	124	484	dauernd
B08	St. Pantaleon	1221/1	124	374	befristet
D08	St. Pantaleon	1221/1	124	498	dauernd
B03	St. Pantaleon	1224/1	261	151	befristet
D03	St. Pantaleon	1224/1	261	459	dauernd
B02	St. Pantaleon	1225/1	359	1.090	befristet
D02	St. Pantaleon	1225/1	359	463	dauernd
B01	St. Pantaleon	1226/1	123	549	befristet
D01	St. Pantaleon	1226/1	123	342	dauernd
B10	St. Pantaleon	1234/3	899	599	befristet
D10	St. Pantaleon	1234/3	899	932	dauernd
B27	St. Pantaleon	3727	119	439	befristet
D27	St. Pantaleon	3727	119	570	dauernd
B11	St. Pantaleon	3737	123	225	befristet
D11	St. Pantaleon	3737	123	1022	dauernd

V. Nebenbestimmungen

1. Aufsichten

1.1. Fremdüberwachung

1.1.1. Wasserrechtliche Bauaufsicht (§ 120 WRG 1959)

- a.) Zur Überwachung für sämtliche wasserbautechnische und grundwasserhydrologische Belange der Bauausführung (Einhaltung der in den Einreichunterlagen beschriebenen Maßnahmen und Beweissicherung; Einhaltung des Bewilligungsbescheides und der darin verfügten Nebenbestimmungen sowie fach- und vorschriftsgemäßen Ausführung der Bauarbeiten) während und nach Errichtung des Vorhabens wird ein geeignetes Aufsichtsorgan (z.B. Zivilingenieur für Kulturtechnik und Wasserwirtschaft oder Technisches Büro für Geohydrologie) bestellt.
- b.) Die Bestellung erfolgt mit gesondertem Bescheid durch die Behörde.
- c.) Die Kosten der wasserrechtlichen Bauaufsicht hat der Projektwerber zu tragen.
- d.) Der aktuelle Baufortschritt, die projektgemäße Ausführung und die Einhaltung der vorgeschriebenen Bauauflagen (soweit facheinschlägig; insbesondere Punkte V.7, V.13, V.14 und V.25) sind durch die von der Behörde bestellte wasserrechtliche Bauaufsicht zu dokumentieren und in Form von Bauaufsichtsberichten (alle 6 Monate ab Baubeginn bis zur Fertigstellung der Gewässerschutzanlagen) der Behörde vorzulegen.
- e.) Hinweis: Die wasserrechtliche Bauaufsicht hat die projektgemäße Ausführung im Hinblick auf abwassertechnische-, oberflächenwasser- und grundwasserhydrologische Anlagen und Bauarbeiten zu überwachen. Weiters ist die grundwasserhydrologische Beweissicherung zu überwachen und fachkundig auszuwerten. Es sind dabei in mindestens wöchentlichen Intervallen Begehungen vorzunehmen. Besondere wasserrelevante Vorkommnisse sind aufzunehmen. Bei Unfällen mit wassergefährdenden Stoffen oder festgestellten Missständen und Gefährdungen für das Schutzgut Wasser sind die notwendigen Sofortmaßnahmen zu setzen. In halbjährlichen Intervallen ist ein Bericht zu erstellen, der sämtliche Auswertungen, Begehungen und Untersuchungen zu beinhalten hat. Nach Fertigstellung aller tiefbaulichen Maßnahmen ist ein Abschlussbericht zu erstellen, der sämtliche Unterlagen, Untersuchungen, Messungen und Auswertungen zu beinhalten hat. Abweichungen vom Projekt sind gesondert auszuweisen.

1.2. Eigenüberwachung (Aufsichten)

1.2.1. Allgemeines zur Eigenüberwachung

- a.) Zur Überwachung der konsensgemäßen Errichtung und des konsensgemäßen Betriebes hat der Projektwerber nach Maßgabe und im Umfang folgender Ausführungen Aufsichten bzw. fachkundige Personen zu bestellen (Eigenüberwachung).
- b.) Die jeweils bestellte Person muss für den Umfang der von ihr wahrzunehmenden Tätigkeiten fachlich befähigt / geeignet sein.

- c.) Die gleichzeitige Bestellung einer Person für mehrere Aufsichten ist bei Vorliegen der fachlichen Eignungen und der in den entsprechenden Auflagen geforderten Qualifikationen möglich.
- d.) Die Kosten der Eigenüberwachung bzw. der hierzu bestellten Personen sind vom Projektwerber zu tragen.

1.2.2. Abfallrechtliche / deponietechnische Aufsicht

- a.) Für die Überwachung der Einhaltung der Auflagen, insbesondere jener unter Punkt V.7 vorgeschriebenen, und der konsensgemäßen Umsetzung ist eine unabhängige (externe) befugte fachkundige Person zu bestellen.
- b.) Die korrekte Umsetzung des Vorhabens in Hinblick auf die abfalltechnischen Maßnahmen (Projekt, Konsens, Auflagen) ist durch diese unabhängige (externe) befugte fachkundige Person zumindest monatlich begleitend überprüfen und dokumentieren zu lassen.
- c.) Durch diese fachkundige Person ist der Behörde einmal jährlich sowie mit der Fertigstellungsanzeige ein zusammenfassender Bericht (inkl. periodischer Prüfprotokolle, Fotos, Untersuchungsergebnisse etc.) vorzulegen.
- d.) Bei fachlich unkorrekter / konsenswidriger Umsetzung des Vorhabens ist der Behörde umgehend ein Sonderbericht vorzulegen.

1.2.3. Abfallrechtlich verantwortliche Person

- a.) Für Umsetzung der Bauarbeiten ist der Behörde eine verantwortliche Person und, soweit innerbetrieblich erforderlich, auch ein Stellvertreter namhaft zu machen.
- b.) Diese Aufsichtspersonen müssen insbesondere informiert sein, welche Materialien und unter welchen Auflagen und Randbedingungen diese abgelagert werden dürfen.
- c.) Sämtliche Anschüttungsvorgänge sind unter Aufsicht der verantwortlichen Person durchzuführen.
Diese Person hat Aufzeichnungen über Datum der Anlieferung, Herkunft (Anfallsort) und Menge der Schüttungen zu führen (Aufzeichnungen der Mengen gegliedert nach Abfallbezeichnung und Abfallschlüsselnummer).
Die Aufzeichnungen sind in einem Betriebsbuch fortlaufend zu führen und der Behörde auf Anforderung vorzulegen.

1.2.4. Anlaufstelle / Ansprechperson für Beschwerden

- a.) Es ist eine jederzeit erreichbare Anlaufstelle/ Ansprechperson für Beschwerden einzurichten.
- b.) Diese ist auch (Name, Anschrift, Tel.-Nr.) in geeigneter Weise kundzumachen (z.B. auf Baustellentafeln, der Projektwebsite etc.).

- c.) Einlangende Beschwerden sind der zuständigen Stelle, insbesondere der örtlichen Bauaufsicht und den verantwortlichen Organen der Umweltbaubegleitung mitzuteilen, die daraufhin entsprechende Maßnahmen einzuleiten haben.

1.2.5. Archäologische Bauaufsicht

- a.) Zur Überwachung der archäologischen Maßnahmen ist eine fachlich geeignete archäologische Bauaufsicht zu bestellen.
- b.) Zu deren Aufgabe zählt insbesondere die Überwachung der Einhaltung der denkmalschutzrechtlichen Bestimmungen und die Abstimmung und fachliche Kontrolle der durchzuführenden archäologischen Maßnahmen samt zugehöriger Dokumentationsarbeiten und Berichtslegung im Sinne eines „verlängerten Armes“ der Denkmalbehörde.
- c.) Aufgabe der archäologischen Bauaufsicht ist auch eine – in Abstimmung mit dem Bundesdenkmalamt zu erstellende – schriftliche Dokumentation über die ordnungsgemäße Durchführung der archäologischen Maßnahmen (z.B. Arbeitszeitraum, kurze Charakterisierung dokumentierter Befunde und Funde, Freigabetermine, Abgabetermine der archäologischen Dokumentation) sowie die schriftliche und fotografische Dokumentation von allfällig notwendigen Maßnahmen vor, während und nach der Bauphase.

1.2.6. Hinweis: Forstliche / jagdökologische Bauaufsicht

Für den in Oberösterreich gelegenen Vorhabensteil ist die Bestellung einer forstlichen / jagdökologischen Bauaufsicht nicht erforderlich.

1.2.7. Geologisch-geotechnische Bauaufsicht

- a.) Es ist eine geologisch-geotechnische Bauaufsicht (z.B. einschlägiges technisches Büro oder Zivilingenieurbüro für Geologie und / oder Geotechnik) zu bestellen.
- b.) Diese hat die Arbeiten zu begleiten, zu überwachen und zu dokumentieren. Die Dokumentation ist der Behörde auf Verlangen vorzulegen.

1.2.8. Hinweis: Kampfmittel – Sachverständiger für Kampfmittelerkundung

Für den in Oberösterreich gelegenen Vorhabensteil ist die Bestellung eines Sachverständigen für Kampfmittelerkundung nicht erforderlich.

1.2.9. Hinweis: Kampfmittel – fachkundige Person (Feuerwerker)

Für den in Oberösterreich gelegenen Vorhabensteil ist die Bestellung einer fachkundigen Person für Kampfmittel (Feuerwerker) nicht erforderlich.

1.2.10. Örtliche Bauaufsicht

- a.) Für die Überwachung der Einhaltung der Auflagen sowie die konsensgemäße Durchführung der Bauarbeiten ist eine verantwortliche Person als örtliche Bauaufsicht zu bestellen.
- b.) Die Bauaufsicht darf nur durch eine hierzu geeignete Person erfolgen.

1.2.11. Schifffahrt – verantwortliche Person

- a.) Zur Überwachung der konsensgemäßen Umsetzung und Einhaltung der Auflagen betreffend die Schifffahrt (Punkt V.21) ist eine verantwortliche Person zu bestellen.
- b.) Der Schifffahrtsbehörde (Schifffahrtsaufsicht Grein sowie Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie) ist diese verantwortliche Person mit Namen, Adresse, Telefonnummer sowie E-Mail-Adresse spätestens 3 Monate vor Baubeginn bekannt zu geben.

1.2.12. Umweltbaubegleitung

- a.) Für die Überwachung der Einhaltung der Auflagen, insbesondere jener unter Punkt V.6, V.13 und V.18 vorgeschriebenen, und der konsensgemäßen Umsetzung ist eine Umweltbaubegleitung (ökologische Aufsicht) gemäß RVS 04.05.11 einzurichten.
- b.) Diese hat den projekt- und auflagentreuen Baufortschritt zu kontrollieren und zu dokumentieren.

1.2.13. Verantwortliche Person für die elektrischen Anlagen

- a.) Der Behörde ist eine verantwortliche Person für die elektrischen Anlagen nach ÖVE/ÖNORM EN 50110-1 und, soweit erforderlich, auch ein Stellvertreter namhaft zu machen.
- b.) Deren Aufgaben ergeben sich aus den Nebenbestimmungen des Fachbereichs Elektrotechnik unter Punkt V.9.

1.3. Bekanntgabe der bestellten Personen

- a.) Die als Aufsichten (Eigenüberwachung) bestellten Personen sind der Behörde unter Angabe der Kontaktdaten (Name, Anschrift, Telefonnummer, E-Mail-Adresse) samt Vorlage der entsprechenden Referenzen und Qualifikationen spätestens 3 Monate vor Baubeginn schriftlich per E-Mail an AUWR.post@ooe.gv.at bekannt zu geben.
- b.) Änderungen der Daten der bestellten Personen (Name, Anschrift, Telefonnummer, E-Mail-Adresse) sind der Behörde unaufgefordert und unverzüglich schriftlich per E-Mail an AUWR.post@ooe.gv.at bekannt zu geben.
- c.) Ebenso sind der Behörde Wechsel der als Aufsichten (Eigenüberwachung) bestellten Personen (Name, Anschrift, Telefonnummer, E-Mail-Adresse) samt Vorlage der entsprechenden Referenzen und Qualifikationen unaufgefordert und unverzüglich schriftlich per E-Mail an AUWR.post@ooe.gv.at bekannt zu geben.

1.4. Bekanntgabe des Baubeginns

- a.) Um der Behörde die Überprüfung der fachlichen Eignung der Aufsichten zu ermöglichen, ist der Behörde der in Aussicht genommene Baubeginn zumindest 3 Monate im Voraus per E-Mail an AUWR.post@ooe.gv.at bekannt zu geben.
- b.) Der tatsächliche Beginn der Bauarbeiten ist der Behörde ohne unnötigen Aufschub schriftlich per E-Mail an AUWR.post@ooe.gv.at anzuzeigen.
- c.) Auf die Verständigungspflicht gemäß § 32 Abs. 5 Oö. StraßenG 1991 wird hingewiesen.

2. Befristungen gemäß § 17 Abs. 6 UVP-G 2000

a.) Bauvollendungsfrist

Das gesamte Vorhaben ist bis spätestens **31.12.2034** fertigzustellen.

b.) Bewilligungsdauer – Wasserrecht

b.a.) Befristung der Versickerung in den Untergrund

Die Bewilligung zur Versickerung der anfallenden Oberflächenwässer in den Untergrund (Spruchpunkt III.1.4, III.1.5 und III.1.6) wird bis **31.12.2053** befristet.

b.b.) Befristung der Bauwasserhaltung

Die Bewilligung zur Bauwasserhaltung (Punkt III.1.6) wird bis **31.12.2034** befristet.

c.) Hinweis: Fristerstreckungen (§ 17 Abs. 6 UVP-G 2000)

Die Behörde kann diese Fristen aus wichtigen Gründen verlängern, wenn der Projektwerber dies vor deren Ablauf beantragt. In diesem Fall ist der Ablauf der Frist bis zur rechtskräftigen Entscheidung oder zur Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes oder Verfassungsgerichtshofes über die Abweisung des Verlängerungsantrages gehemmt. Im Rahmen eines Beschwerdeverfahrens oder eines Verfahrens gemäß § 18b UVP-G 2000 können die Fristen von Amts wegen geändert werden.

d.) Hinweis: Fertigstellungsanzeige (§ 20 Abs. 1 UVP-G 2000)

Die Fertigstellung des Vorhabens ist der Behörde gemäß den gesetzlichen Bestimmungen unaufgefordert schriftlich anzuzeigen. Der Fertigstellungsanzeige sind neben den gesetzlich geforderten Inhalten auch die in den Nebenbestimmungen geforderten Unterlagen / Dokumente / Berichte etc. anzuschließen.

3. Genehmigungsvorbehalt

Diese Genehmigung gilt vorbehaltlich des Erwerbes sämtlicher für den Straßenbau erforderlichen dinglichen Rechte (§ 17 Abs. 1 UVP-G 2000).

4. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Agrartechnik / Boden

- 4.1. Zur Sicherstellung, dass im Zuge der vorübergehenden Beanspruchung landwirtschaftlicher Nutzflächen Verluste, Belastungen und Beeinträchtigungen des Bodens minimiert und die natürlichen Bodenfunktionen erhalten bzw. wiederhergestellt werden, sind die in der ÖNORM L1211 Bodenschutz bei der Planung und Durchführung von Bauvorhaben enthaltenen Vorgaben konsequent umzusetzen.

5. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Bautechnik und Statik

- 5.1. Das Bauvorhaben ist entsprechend den Erfordernissen der Tragsicherheit, der Gebrauchstauglichkeit und der Dauerhaftigkeit unter Berücksichtigung der, ständigen, veränderlichen, seismischen und außergewöhnlichen Einwirkungen gemäß den zum Zeitpunkt der Errichtung einschlägigen gültigen Normen und den technischen Richtlinien sowie den anstehenden Boden- und Grundwasserverhältnissen zu bemessen und zu errichten:
- a.) Gemäß ÖNORM B 1990-2, Anhang B, wird für die Strombrücke die Schadensfolgeklasse CC3 festgelegt. Die restlichen Ingenieurbauwerke sind der Schadensfolgeklasse CC2 zuzuordnen.
 - b.) Gemäß ÖNORM EN 1998-2, Abschnitt 2.1.(4), bzw. ÖNORM B 1998-2, Abschnitt 6.1.2, werden alle Ingenieurbauwerke der Bedeutungskategorie II zugeordnet. Der Bedeutungsbeiwert $\gamma_I = 1,0$.
 - c.) Aus der Schadensfolgeklasse CC3 resultiert die Versagensfolgeklasse 3 gemäß ÖNORM EN 1991-1-7 (Einwirkungen auf Tragwerke – Außergewöhnliche Einw.), Abschnitt 3.4. Aus der Schadensfolgeklasse CC3 resultiert gemäß ÖNORM B 1990-1, Abschnitt B.3.3 die Zuverlässigkeitsklasse RC3.
 - d.) Aus der Schadensfolgeklasse CC2 resultiert die Versagensfolgeklasse 2 gemäß ÖNORM EN 1991-1-7 (Einwirkungen auf Tragwerke – Außergewöhnliche Einw.), Abschnitt 3.4. Aus der Schadensfolgeklasse CC2 resultiert gemäß ÖNORM B 1990-1, Abschnitt B.3.3 die Zuverlässigkeitsklasse RC2.
 - e.) Gemäß ÖNORM B 1990-1, Abschnitt B.4, Tabelle B.6, ist für die Zuverlässigkeitsklasse RC3 die Überwachungsmaßnahme bei der Planung DSL3 zu wählen.
 - f.) Für Ingenieurbauwerke der Schadensfolgeklasse CC2 wird aufgrund der Komplexität des Gesamtprojekts als Überwachungsmaßnahme bei der Planung DSL3 festgelegt.
 - g.) Gemäß ÖNORM B 1990-1, Abschnitt B.5 Tabelle B.7, ist für die Zuverlässigkeitsklasse RC3 die Überwachungsstufe bei der Herstellung IL3 zu wählen. Bei allen anderen Ingenieurbauwerken der Zuverlässigkeitsklasse RC2 ist die Überwachungsstufe bei der Herstellung IL2 zu wählen.
 - h.) Gemäß ÖNORM B 1990-1, Abschnitt B.5 Tabelle B.7, ist für die Zuverlässigkeitsklasse RC3 die Überwachungsstufe bei der Herstellung IL3 zu wählen. Bei allen anderen Ingenieurbauwerken der Zuverlässigkeitsklasse RC2 ist die Überwachungsstufe bei der Herstellung IL2 zu wählen.

- i.) Die Überwachungsstufe bei der Herstellung IL3 gemäß ÖNORM B 1990-1 bedingt gemäß ÖNORM B 4704, Abschnitt 4.3 bzw. Anhang A, in Verbindung mit ÖNORM EN 13670 und RVS 08.06.01, für die Strombrücke die Überwachungsklasse 3.
- j.) Die Überwachungsstufe bei der Herstellung IL2 gemäß ÖNORM B 1990-1 bedingt gemäß ÖNORM B 4704, Abschnitt 4.3 bzw. Anhang A, in Verbindung mit ÖNORM EN 13670 und RVS 08.06.01, für die restlichen Ingenieurbauwerke die Überwachungsklasse 2.
- k.) Die folgenden Lasten sind gemäß den maßgebenden Teilen des Eurocode ÖNORM EN 1991-x zu berücksichtigen:
 - Eigengewicht
 - Vorspannung
 - Kriechen und Schwinden
 - Wind
 - Temperatur
 - Setzungen
 - Lagertausch
 - Strömungsdruck auf Pfeiler
 - Belastungen im Bauzustand
 - VERKEHRSELASTUNG
 - gemäß ÖNORM EN 1991-2 bzw. ÖNORM B 1991-2, in Verbindung mit den Spezifikationen des Planungshandbuchs Land Oberösterreich für Brücken im Zuge von Landesstraßen
Zu berücksichtigen sind die folgenden Lastmodelle:
 - Lastmodell 1 gemäß ÖNORM EN 1991-2, Abschnitt 4.3.2 wird mit den Anpassungsfaktoren α_{Qi} , α_{qj} , und $\alpha_{qr} = 1,0$ berücksichtigt.
 - Lastmodell 2 für lokale Nachweise gemäß ÖNORM EN 1991-2, 4.3.3 mit einem Anpassungsfaktor $\beta_Q = 1,0$ angesetzt.
 - Lastmodell 3 gemäß ÖNORM B 1991-2, Abschnitt 8.3.7: Als Sonderfahrzeug ist das Basismodell 3000/200 zu verwenden.
 - Lastmodell 4 zur Berücksichtigung von Menschenansammlungen gemäß ÖNORM EN 1991-2, Flächenlast von 5 kN/m^2 ist über die gesamte Tragwerksbreite anzusetzen.
 - Der Lastfall „Fahrzeuge auf Fuß- und Radwegen von Straßenbrücken“ ist gemäß ÖNORM EN 1991-2, Abschnitt 4.7.3.1 und dem Planungshandbuch Land Oberösterreich zu berücksichtigen
 - Für die Bemessung des Tragwerks ist das LM1 mit einer Achslast von $\alpha_{Qi} = 0,8$ bis zum Tragwerksrand in der ständigen und vorübergehenden Bemessungssituation anzusetzen.

- Gemäß Planungshandbuch Land Oberösterreich ist das „Ermüdungslastmodell 3“ nach ÖNORM EN 1991-2, Abschnitt 4.6.4 anzuwenden.
 - Auf der sicheren Seite wird Verkehrskategorie 2 gemäß Tabelle 4.5 in ÖNORM EN 1991-2 angesetzt.
 - SCHIFFSANPRALL (Donaubrücke)
 - Die CEMT-Klasse für den Schiffsanprall gemäß ÖNORM EN 1991-1-7 wird gem. Kapitel 6.2 mit Vlb festgelegt.
 - ERDBEBEN
 - Es wird die Bedeutungskategorie II festgelegt.
 - Die Ermittlung der Erdbebenlasten erfolgt gemäß ÖNORM EN 1998-1 / 1998-2 und ÖN B 1998-1 / 1998-2.
- 5.2.** Werden bestehende Konstruktionen durch die Neubauarbeiten zusätzlich belastet bzw. statische Systeme verändert, so ist die ausreichende Standsicherheit dieser Konstruktionen zu bestätigen bzw. sind die dafür erforderlichen Maßnahmen festzulegen und deren Umsetzung zu bestätigen.
- 5.3.** Die Bauabschnitte sind so festzulegen, dass die Standsicherheit zu jedem Zeitpunkt gegeben ist. Die erforderlichen Hilfs- und Stützmaßnahmen (z.B. Spundwände, Baugrubensicherungen udgl.) sind entsprechend den statischen Erfordernissen zu bemessen, zu errichten und von einer befugten Fachkraft abnehmen zu lassen. Dies ist in einem Abnahmeprotokoll festzuhalten.
- 5.4.** Bezüglich Einbauten ist rechtzeitig vor Baubeginn das Einvernehmen mit den Einbautenträgern herzustellen.
- 5.5.** Zur ausreichenden Erkundung des Trag- und Setzungsverhaltens des Baugrundes sind Bodenuntersuchungen durchführen zu lassen. Die Festlegungen der Gründung sind nachweislich im Einvernehmen mit dem SV für Geologie und Geotechnik durchzuführen.
- 5.6.** Über die Bodenerkundungen sind Aufzeichnungen zu führen. Diese sind zur Einsichtnahme durch die Behörde bereitzuhalten.
- 5.7.** Vor Beginn der Fundamentherstellung müssen die zur Lastabtragung erforderlichen Bodenkennwerte und Einbaukriterien nachweislich erfüllt sein und sind die Gründungssohlen von einer fachlich qualifizierten Person abzunehmen und freizugeben. Hierüber sind Aufzeichnungen zu führen.
- 5.8.** Die Ausführung von Tiefgründungen ist zu dokumentieren. Je nach Pfahltyp sind entsprechende Pfahlprüfungen durchzuführen. Die fertigen Pfähle sind abzunehmen und freizugeben. Die Protokolle und Dokumentationen über die Pfahlgründungen und über die Abnahmen sind zur Einsichtnahme durch die Behörde bereitzuhalten.
- 5.9.** Vor dem Betonieren ist die plan- und fachgerecht verlegte Bewehrung durch eine Fachperson zu überprüfen (Bewehrungsabnahme). Über die Abnahme der Bewehrung sind Bewehrungsabnahmeprotokolle zu führen. Die Protokolle über die Abnahmen sind zur Einsichtnahme durch die Behörde bereitzuhalten.

- 5.10. Der Beton ist gemäß den einschlägigen Ö-Normen herzustellen und zu verarbeiten.
- 5.11. Die Bestimmungen der Richtlinie „Wasserundurchlässige Betonbauwerke – Weiße Wannen“ der Österreichischen Bautechnik Vereinigung (ÖBV), insbesondere hinsichtlich Betonherstellung und Einbau sind bei der Ausführung der Wannenbauwerke einzuhalten.
- 5.12. Sämtliche tragenden Bauteile aus Stahl sind mit einem ausreichenden Korrosionsschutz zu versehen.
- 5.13. Einlaufgitter, Rigole und Schachtabdeckungen für Entwässerungsanlagen sind trag- und verkehrssicher für schwere Verkehrslasten entsprechend den ÖNORMEN EN 124 und B5110, zumindest für Lastklasse D400, auszulegen.
- 5.14. Absturzsicherungen und Geländerverkleidungen im Zuge der Ingenieurbauwerke sind gemäß RVS 15.04.21 bzw. RVS 15.04.22 auszuführen.
- 5.15. Die Bauwerke sind unter Leitung eines hierzu befugten Bauführers auszuführen. Die ausführende Firma hat nach Fertigstellung eine schriftliche Bestätigung abzugeben, dass die Bauwerke fach- und bescheidgemäß entsprechend den statischen Erfordernissen ausgeführt wurden.
- 5.16. Zur **Fertigstellung** der Bauvorhaben sind für die Genehmigungsbehörde folgende Unterlagen und Nachweise zur Einsichtnahme bereitzuhalten:
 - a.) Bestätigung des Bauführers über die bescheidgemäße und fachgerechte Ausführung der Objekte
 - b.) statische Berechnungen, Schalungs-, Bewehrungs- und Konstruktionspläne;
 - c.) Protokolle der Baugrundabnahmen
 - d.) Protokolle der Pfahlprüfungen, Fundaments-, Bewehrungs- und Tragwerksabnahmen bzw. Abnahmen von Fertigteilen
 - e.) Prüffatteste betreffend die Qualität des eingebauten Betons

6. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs biologische Vielfalt (Naturschutz)

- 6.1. Für Gehölzpflanzungen einschließlich Hecke und Rain und die Anlage bzw. Wiederherstellung des Ufergehölzstreifens in Oberösterreich sind ausschließlich standortheimische Laubgehölze und für die Anlage von Rain- und Wiesenflächen geeignetes Magerwiesensaatgut (REWISA-zertifiziert) zu verwenden.

7. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Deponietechnik / Gewässerschutz

- 7.1. Die Höhenlage des Rohplanums der Straßentrasse ist nach dem Projekt herzustellen. Allfällige irrtümliche Unterschreitungen sind mit geeignetem, gleichwertigem, standort-eigenem Material umgehend wiederherzustellen.
- 7.2. Das gesamte Projektgebiet (einschließlich Abbaubereiche, Anschüttungsbereiche und Infrastruktur) ist derart einzugrenzen, dass ein Zufahren für Unbefugte auszuschließen ist (z.B. Zaun, Wall etc.). Die Absicherungsmaßnahmen sind deshalb auch auf eine

entsprechende Länge (umfahrungssicher) entlang des Areals fortzusetzen und zu erhalten.

- 7.3.** Im Projektgebiet vorgenommene (nicht genehmigte) Ablagerungen sind ohne Rücksicht darauf, von wem sie stammen, unverzüglich zu entfernen und unaufgefordert auf eine zur Entsorgung derartiger Materialien genehmigte Anlage zu verbringen.
- 7.4.** Während der Arbeiten ist darauf zu achten, dass wassergefährdende Stoffe nicht in den Untergrund gelangen. Geräte und Maschinen dürfen am Standort nur dann verwendet werden, wenn sie sich in einem einwandfreien Betriebszustand befinden.
- 7.5.** Die Lagerung von – im chemisch-technischen Sinn – wassergefährdenden Stoffen ist im Projektgebiet grundsätzlich verboten.
- 7.6.** Die Betankung der Fahrzeuge oder Geräte hat unter Anwendung von Schutzmaßnahmen gegen Tropfverluste (z.B. Tropfasse) zu erfolgen.
- 7.7.** In einem Betriebscontainer sind mindestens 500 l Ölbindemittel vorrätig zu halten.
- 7.8.** Im Störfall (z.B. Treibstoffaustritt, Platzen eines Hydraulikschlauches) ist das ausgetretene Medium mit Bindemittel zu fassen und anschließend als gefährlicher Abfall nachweislich entsorgen zu lassen. Das verschmutzte Erdreich ist vollständig ab- / auszuheben und ebenso wie das Bindemittel zu entsorgen. Die Aufsichtsperson gemäß Nebenbestimmung V.1.2.2 ist vom Störfall und von den Arbeiten unverzüglich zu verständigen und der Störfallbereich ist nach der Sanierung von der Aufsichtsperson freigegeben zu lassen.
- 7.9.** Vor Beginn der Schüttmaßnahmen ist jegliches organisches Material (z.B. aufkommender Bewuchs, Humus, Oberboden) von den Schüttbereichen zu entfernen, fachgerecht aufzubereiten und für die spätere Rekultivierung in Haldenform zwischenzulagern. Die Schütthöhe darf 2,0 m nicht überschreiten.
- 7.10.** Anforderungen an Materialuntersuchungen für das Ablagerungsmaterial und das Rekultivierungsmaterial (gilt im Bedarfsfall bei Zufuhr von Fremdmaterial):

Das Material ist zu Zwecken der Beweissicherung und zur Kontrolle seiner Umweltverträglichkeit (Boden- und Gewässerschutz) von einem externen befugten Unternehmen (Nachweis der Voraussetzungen nach § 2 Abs. 6 Z 6 AWG 2002) prüfen zu lassen.

Die Untersuchung ist vor Ort durchführen zu lassen; solange diese nicht vorliegt, gilt das Material als zwischengelagert. Für diese Untersuchung ist wie folgt vorzugehen:

- a.) Die Probenahmeplanung ist gemäß ÖNORM S2126 / ÖNORM S2127 durchzuführen, wobei zusätzlich die Vorgaben der Kapitel 2 bis 4 Anhang 4 Teil 1 DVO 2008 zu beachten sind.

Es ist zumindest 1 Analyse pro angefangenen 2.500 t (1 Sammelprobe aus 5 Teilmengen) durchzuführen. Bei Verdacht auf eine gefährliche Kontamination ist zumindest 1 Analyse pro angefangenen 500 t durchzuführen.

- b.) Für die Probenahme sind Aufschlüsse über die Gesamthöhe des untersuchungsgegenständlichen Horizonts / Materials (z.B. durch Bagger) in einem von der

Fläche abhängigen Rastermaß gemäß ÖNORM S 2126 / ÖNORM S 2127 herzustellen (Probeschurf zentral in jedem Rasterfeld).

- c.) Die Probenahme ist in einem Probenahmebericht gemäß Kapitel 10 Anhang 4 Teil 1 DVO 2008 zu dokumentieren (Probenahmeplan, Probenahmeprotokolle und Probenahmeskizze).
- d.) Liegt ein Teil des aufgeschlossenen Materials im Bereich unter HGW100+1m ist eine getrennte Untersuchung (Probenahme und Analyse) des Materials ober- und unterhalb dieser Grenze erforderlich (A2 und A2-G).
- e.) Bei Durchführung der Materialanalyse sind zumindest die Vorgaben des BAWP 2023 des Kapitels 4.7 heranzuziehen (Parameter gemäß Tabellen 114 bis 116).
- f.) Liegen nach der Erstuntersuchung Parameter im grenzwertrelevanten Bereich, sind für diese Abfallteilmengen Detailuntersuchungen nach den Vorgaben im Kapitel 1.3 in Verbindung mit Kapitel 1.8 Anhang 4 Teil 2 DVO 2008 zu veranlassen.
- g.) Anforderungen bei landwirtschaftlicher Folgenutzung mit Einbringung der Produkte in die Nahrungskette:
Die oberste 1,2 m starke Bodenschicht bei einer Schüttung über 1,2 m Mächtigkeit muss der Klasse A1 gemäß BAWP 2023 entsprechen; die Einhaltung der Grenzwerte ist jeweils für den Fein- und Grobanteil getrennt nachzuweisen (Anzahl der Untersuchungen aufgeteilt nach dem Verhältnis von Grob- zu Feinanteil).
- h.) Das Ergebnis der grundlegenden Charakterisierung ist im Beurteilungsnachweis darzustellen. Dieser hat einerseits die Dokumentation aller relevanten Informationen und Untersuchungsergebnisse und andererseits alle Beurteilungen, Schlussfolgerungen und Begründungen für die Zulässigkeit der Ablagerung auf einem Deponiekompartment bzw. die Zulässigkeit für eine Verwertungsmaßnahme zu enthalten. Der Beurteilungsnachweis hat die im Kapitel 10 des Anhangs 4 Teil 1 DVO 2008 aufgelisteten Angaben zu enthalten.
- i.) Der Nachweis der Materialqualität kann bei Verwendung von Erdbaustoffen (z.B. Kies) aus einer genehmigten Entnahmestelle oder bei Verwendung des standorteigenen Ober- und Unterbodens für die Rekultivierung entfallen. Darüber sind dem bestellten Aufsichtsorgan entsprechende Liefernachweise, Rechnungen und Einbaubestätigungen vorzulegen.
- j.) Liegt für das Material bereits ein schriftlicher Beurteilungsnachweis auf Basis einer analytischen Untersuchung vor (Beprobung vor dem Aushub) bzw. handelt es sich um geprüfte Recyclingbaustoffe, so kann die Analyse der Gesamtmischprobe auf die aus dieser Voruntersuchung als relevant erkannten Parameter (Definition lt. § 3 Z 45 DVO 2008) eingeschränkt werden und kann das Analyseintervall auf 1 Analyse je angefangenen 7.500 t (1 Sammelprobe aus 5 Teilmengen) erstreckt werden.

7.11. Anforderungen an Materialuntersuchungen für das Schüttmaterial und das Rekultivierungsmaterial (gilt für Material das innerhalb des Projektgebietes anfällt):

Das Material ist zu Zwecken der Beweissicherung und zur Kontrolle seiner Umweltverträglichkeit (Boden- und Gewässerschutz) von einem externen befugten Unternehmen (Nachweis der Voraussetzungen nach § 2 Abs. 6 Z 6 AWG 2002) prüfen zu lassen.

Dabei ist eine Untersuchung je angefangenen 20.000 t entsprechend den Vorgaben des BAWP 2023 durchzuführen. Die Verwendbarkeit des Materials richtet sich nach der jeweiligen Qualitätsklasse A1, A2, A2-G sowie der vorgesehenen Nachnutzung.

- 7.12. Sämtliche innerbetrieblichen Materialien sowie eventuell zugeführte Fremdmaterialien dürfen nur auf den im Projekt ausgewiesenen Zwischenlagern gelagert werden.
- 7.13. Für das gesamte Bauvorhaben ist laufend eine Massenbilanz zu erstellen, aus der ersichtlich ist, welche Materialien auf entsprechende Deponien verführt werden und welche Materialien innerhalb der Baulose verwertet werden.
- 7.14. Der **Abschluss** der Arbeiten ist der Behörde unter Anschluss von Ausführungsunterlagen sowie der Messprotokolle, der Aufzeichnungen und der Prüfbefunde in gesammelter Form **anzuzeigen**.
- 7.15. Nach Abschluss der Arbeiten sind alle technischen Einrichtungen und Einbauten zu entfernen.
- 7.16. Für die zur Lagerung auf den Zwischenlageflächen vorgesehenen Materialien sind die Untersuchungen gemäß Nebenbestimmungen 7.10 und 7.11 durchzuführen.
- 7.17. Die Zwischenlagerflächen sind spätestens mit Fertigstellung des Projektes aufzulassen und der ursprüngliche Zustand – insbesondere vom Geländeniveau und Bodenaufbau her – ist wiederherzustellen.

8. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Eisenbahntechnik

Für diesen Fachbereich werden keine Nebenbestimmungen vorgeschrieben.

9. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Elektrotechnik

- 9.1. Für die gesamten gegenständlichen elektrischen Anlagen ist eine Anlagendokumentation zu erstellen und zur Einsichtnahme bereit zu halten. In dieser müssen auch alle in den nachfolgenden Auflagen geforderten Unterlagen enthalten sein.
- 9.2. Ein Anlagenbuch im Sinne der OVE E 8101 ist zur Einsichtnahme bereit zu halten. In diesem muss der **Anlagenverantwortliche für die elektrischen Anlagen** gemäß ÖVE/ÖNORM EN 50110-1 schriftlich festgehalten sein und sind auch sämtliche Prüfungen im Zuge der Inbetriebnahme der Anlage, die wiederkehrenden Überprüfungen und die entsprechend den Anforderungen des Herstellers durchzuführenden Wartungsarbeiten im Anlagenbuch zu dokumentieren. Das Anlagenbuch muss stets auf aktuellem Stand gehalten werden.
- 9.3. Die Regelungen zum sicheren Betrieb der Anlagen, insbesondere im Sinne der ÖVE/ÖNORM EN 50110-1, sind in einem Betriebsbuch zusammenzufassen. In diesem sind auch aufgetretene Schäden sowie außergewöhnliche Ereignisse an den elektrischen Anlagen samt deren vermuteten oder festgestellten Ursachen mit Namen und Funktion sowie fachlicher Eignung der Person, welche die Eintragungen vornimmt, schriftlich festzuhalten. Dieses Betriebsbuch, das auch Bestandteil des Anlagenbuches sein kann, ist zur Einsichtnahme aufzubewahren.

- 9.4.** Vom Anlagenverantwortlichen – bis zur Inbetriebnahme der Anlagen kann dies der Hersteller sein – ist zu prüfen und im Anlagenbuch zu vermerken, ob alle in den elektrotechnischen Auflagen geforderten Nachweise vollständig vorhanden sind und die Auflagen des Genehmigungsbescheides erfüllt sind. Sämtliche Bestätigungen, Befunde bzw. Nachweise zur Auflagenerfüllung müssen mit einem eindeutigen Bezug auf den Bewilligungsbescheid versehen sein.
- 9.5.** Die ordnungsgemäße Ausführung folgender Einrichtungen ist vom Hersteller ausdrücklich zu bestätigen sowie die entsprechende Ausführung und Funktion im Zuge der Inbetriebsetzung zu dokumentieren:
- a.) Wirksamkeit der Schutzmaßnahmen gegen elektrischen Schlag für die Niederspannungsanlagen gemäß OVE E 8101
 - b.) ausreichende Erdung der Anlagen für die elektrischen Schutzmaßnahmen sowie Überspannungsschutz und Blitzschutz, mit Angaben über die Art der Erdungsanlagen und den messtechnisch ermittelten Erdübergangswiderstand
 - c.) vollständige Beschriftung der elektrischen Anlagen in Übereinstimmung mit den Plänen, insbesondere aller Schalt-, Verteil- und Leistungsschränke, Schalteinrichtungen und Leitungsabgänge
- 9.6.** Die ordnungsgemäße Ausführung und Einstellung der Schutzeinrichtungen (Kurzschluss-Schutz, Überstromschutz etc.) ist im Einvernehmen mit dem Verteilernetzbetreiber zu kontrollieren und durch eine gemäß § 12 ETG 1992 fachlich geeignete Person zu dokumentieren. Es ist festzuhalten, wer für den Betrieb, die Einstellung und die Wartung dieser Schutzeinrichtungen verantwortlich ist und welche fachliche Ausbildung die verantwortliche Person aufweist.
- 9.7.** Die Kabelverlegung hat entsprechend den Bestimmungen der OVE E 8120, Ausgabe 2017-07-01 zu erfolgen, wobei die im Projekt angeführten Verlegungstiefen zu beachten sind. Diesbezüglich ist eine Bestätigung der ausführenden Fachfirma oder jener fachkundigen Person, die die Verlegungsarbeiten überwacht hat, vorzulegen.
- 9.8.** Die genaue Lage der verlegten Kabel ist im Bezug zu Fixpunkten bzw. mittels Koordinaten einzumessen und in Ausführungsplänen zu dokumentieren. Diese Pläne sind für spätere Einsichtnahmen bereitzuhalten.
- 9.9.** Für allfällige Stromversorgungsaggregate, die während der Bauphase eingesetzt werden, ist durch eine im Sinne des § 12 ETG 1992 fachlich geeignete Person zu dokumentieren, dass diese Aggregate den SNT-Vorschriften entsprechen, bestimmungsgemäß verwendet werden und mit ordnungsgemäß funktionierenden Schutzmaßnahmen gegen elektrischen Schlag ausgestattet sind.
- 9.10.** Der Betreiber der elektrischen Anlagen (Erdungen, Kabelleitungen, Schalteinrichtungen u.a.) hat für die Betreuung, Wartung und Instandhaltung eine fachlich geeignete Person im Sinne des ETG 1992 bzw. gemäß ÖVE/ÖNORM EN 50110-1 heranzuziehen. Diese Person muss inklusive ihrer fachlichen Eignung im Anlagenbuch aktuell und schriftlich festgehalten sein. Für Arbeiten an der Hochspannungsanlage, wie z.B. Behebung von Störungen, dürfen nur hierzu befugte Fachleute im Sinne des ETG 1992 herangezogen werden.

- 9.11. Die elektrischen Anlagen sind entsprechend den Angaben des Herstellers zu warten und wiederkehrend zu überprüfen. Jedenfalls ist eine wiederkehrende Überprüfung der gesamten elektrischen Anlagen längstens alle 5 Jahre – im Sinne der derzeit geltenden Elektroschutzverordnung ESV 2012 – durch eine fachkundige und hierzu befugte Person vornehmen zu lassen und zu dokumentieren.

10. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Erschütterungstechnik

- 10.1. Vor Baubeginn ist eine Erhebung des Gebäudebestandes und der Außenanlagen auf bestehende Risse und sonstige Schäden in einem Streifen von 50 m Breite beiderseits des Baufeldes („Risskartierung“) durchzuführen.
- 10.2. Die Durchführung von baubegleitenden Erschütterungsmessungen in den in Maßnahme Ko-Bau_Er 2 taxativ aufgeführten Gebäuden hat (vorbehaltlich der Zustimmung des Eigentümers) stattzufinden, solange erschütterungsrelevante Bauarbeiten in einem Abstand von < 25 m stattfinden.
- 10.3. Bei Beschwerden von Anrainern über Risse hat eine Enddokumentation des Gebäudebestandes (Risskartierung) stattzufinden.

11. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Forst- und Jagdökologie

Für diesen Fachbereich werden keine Nebenbestimmungen vorgeschrieben.

12. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Geologie und Geotechnik

- 12.1. Im Zuge der Ausführung sind je nach tatsächlich angetroffenen Bodenverhältnissen ggf. Maßnahmen im Bereich der Gründung (beispielsweise Festlegung des Umfanges für einen Bodenaustausch etc.) zu setzen.
- 12.2. Die natürlichen Böschungen der geplanten Beckenanlagen bzw. Mulden dürfen mit einer Neigung von maximal 2:3 errichtet werden.
- 12.3. In der Bauphase dürfen temporäre Böschungen max. 2:3 bis 4:5 ausgeführt werden. Bei Errichtung von 4:5 Böschungen ist zudem die Freigabe durch die geologisch-geotechnische Bauaufsicht einzuholen. Andernfalls sind technische Sicherungen der Böschungen notwendig.
- 12.4. Für dauerhafte Böschungen, die steiler als 2:3 ausgeführt werden, ist ein Standsicherheitsnachweis nach ÖNORM B 1997-1-5 zu erbringen bzw. sind diese mittels geeigneter technischer Maßnahmen zu sichern.
- 12.5. Für den Aufbau der Dämme mit Böschungsneigungen von 2:3 sind hinsichtlich Schüttmaterial, Schüttlagenstärke, Profilierung der Planien etc. die Vorgaben der RVS 08.03.01 einzuhalten. Dies gilt auch für die Gewährleistung einer ausreichenden Verzahnung mit dem Bestand im Bereich von Dammverbreiterungen.

- 12.6. An den Oberkanten der Böschungen ist die Aufbringung von Lasten – wie z.B. durch Befahren bzw. Lagerung von Baumaterialien – nicht erlaubt. Die Breite dieses Bereiches steht in direkter Abhängigkeit zur Höhe der Böschung und ist durch die geologisch-geotechnische Bauaufsicht zu definieren.
- 12.7. Fahrzeuge und Maschinen sind in Betriebspausen auf befestigten Flächen abzustellen. Manipulationen und Reparaturen an Fahrzeugen dürfen ebenfalls nur auf derartig gesicherten Flächen erfolgen. Sollte ein Abstellen der Fahrzeuge auf nicht befestigten Flächen erfolgen, so sind weitere Vorkehrungen zum Schutz gegen Versickerung zu treffen (Tropftassen oder Ähnliches).
- 12.8. Objekte bzw. Objektteile, die in das Grundwasser reichen, sind gegen Auftrieb zu sichern.
- 12.9. Die Dammflanken sollen ehestmöglich humusiert und begrünt werden, um Erosionsschäden infolge von Niederschlägen weitgehend zu vermeiden. Dabei sollen auch standorttypische Kleingehölze im unteren Böschungsdrittel gesetzt werden.
- 12.10. Für den Aufbau der Dammschüttung ist RVS-konformes Schüttmaterial heranzuziehen.
- 12.11. Die durch Niederschlagsereignisse gegebenenfalls auftretenden feinkörnigen bzw. aufgeweichten Böden sind bei deren Antreffen zu entfernen. Ein Bodenaustausch ist z.B. mit ausreichend verdichtbaren Materialien vorzunehmen.
- 12.12. Die Verdichtung der Bodenauswechslungen sowie der Dammschüttung ist gemäß den in einschlägigen Normen und Richtlinien angeführten Prüfverfahren zur Verdichtungskontrolle nachzuweisen.
- 12.13. Zur Vermeidung von Vernässungen des Bodens im Bereich von Dämmen ist bei Antreffen von bindigen Böden eine wasserwegige durchlässige Schicht einzubauen.
- 12.14. Temporäre Spundwandumschließungen bei Objekten sind nach Fertigstellung derselben wieder zu entfernen.
- 12.15. Die Arbeitsbereiche außerhalb der eigentlichen Trasse sind nach Fertigstellung der Arbeiten rückzubauen und zu rekultivieren.

13. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Gewässerökologie und Fischökologie

- 13.1. Die Einhaltung der in den Einreichunterlagen vorgesehenen und zusätzlich erforderlichen Maßnahmen im Fachbereich Gewässerökologie ist durch eine von der Behörde bestellten **gewässerökologischen Aufsicht** zu überprüfen und zu dokumentieren. Diese muss nachweislich Erfahrung in der gewässerökologischen Bauaufsicht sowie im Monitoring der biologischen Qualitätselemente besitzen und ist vor Beginn der Umsetzung der vorgezogenen ökologischen Maßnahmen zu bestellen.
- 13.2. Die gewässerökologische Aufsicht hat einen **Bericht** zu verfassen, in welchem auf die Einhaltung der einzelnen Maßnahmen im Bauablauf einzugehen ist und Abweichungen von den Einreichunterlagen zu dokumentieren sind. Dieser Bericht ist der Behörde mit der **Fertigstellungsanzeige** vorzulegen.

14. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Grundwasserhydrologie

- 14.1. Da die geplante Donaubrücke Mauthausen mit ihren Straßenzubringern über weite Bereiche im wasserwirtschaftlich bedeutenden Grundwasserkörper des unteren Ennstales bzw. des südlichen und nördlichen Machlandes verläuft, ist zur Wahrung der Interessen des Grundwasserschutzes eine **wasserrechtliche Bauaufsicht** durchzuführen. Deren Aufgabe ist unter anderem die Überwachung und Kontrolle der projekt- und bewilligungsgemäßen Ausführung des Vorhabens, insbesondere betreffend die ordnungsgemäße Umsetzung der im Projekt während der Bauphase vorgesehenen Maßnahmen und die Einhaltung der hydrogeologischen und wasserfachlichen Auflagen.
- 14.2. Für jene Wasserversorgungsanlagen, die durch die Baumaßnahmen (z.B. Wasserhaltung) hinsichtlich Quantität und Qualität beeinträchtigt werden, ist im Einvernehmen mit dem Eigentümer für die Dauer der Beeinträchtigung eine Ersatzwasserversorgung zur Verfügung zu stellen.
- 14.3. Jene Wasserversorgungsanlagen, die dauerhaft beeinträchtigt werden, sind nach Bauende wiederherzustellen (z.B. Neuerrichtung an anderer Stelle) bzw. ist ein entsprechender Ersatz (z.B. Anschluss an das öffentliche Wasserversorgungsnetz) vorzusehen.
- 14.4. Bei erforderlichen Wasserhaltungen sind die Lage, der Zeitraum, die Pumpmenge und die Absenkung des Grundwasserspiegels zu dokumentieren.
- 14.5. Bei durchzuführenden Wasserhaltungsmaßnahmen ist das Messintervall in den nächstgelegenen Beweissicherungsmessstellen (z.B. Brunnen) entsprechend den jeweiligen Erfordernissen zu verkürzen (z.B. wöchentliche Messung des Grundwasserstandes).
- 14.6. Wasser, das aus der offenen Wasserhaltung stammt, darf nicht in Schluckbrunnen eingeleitet werden. Für dieses Wasser ist nur die Versickerung an der Oberfläche bzw. die Einleitung in den Vorfluter zulässig.
- 14.7. Die Einleitung von gefördertem Grundwasser in einen Vorfluter ist im Einvernehmen mit dem jeweiligen Fischereiberechtigten durchzuführen.
- 14.8. Die Betankung von Baufahrzeugen hat nur mit zugelassenen, dem Stand der Technik entsprechenden Tankwagen (z.B. auslaufsichere Betankungseinrichtungen) und nur durch geschultes Personal zu erfolgen.
- 14.9. Die Tankwagen müssen mit Sicherheitseinrichtungen (z.B. Überlaufschutz durch Rückschlagsicherung, Ölbindemittel in ausreichender Menge) ausgerüstet sein.
- 14.10. In besonders sensiblen Bereichen (z.B. offenen Baugruben) darf keine Lagerung von wassergefährdenden Stoffen über den Tagesbedarf hinaus erfolgen. Tankwagen sind außerhalb dieser Bereiche zu stationieren und dürfen sich in diesen Bereichen nur zum Betanken der Baugeräte aufhalten.
- 14.11. Reparieren oder Betanken von Baumaschinen im unmittelbaren Nahbereich von Gewässern, Brunnen oder offenen Baugruben ist unzulässig.

- 14.12.** Die im jeweiligen offenen Bauabschnitt eingesetzten Baumaschinen und Fahrzeuge, die wassergefährdende Stoffe beinhalten, sind während der Zeit, in der sie nicht benötigt werden, außerhalb der offenen Baugruben abzustellen.
- 14.13.** Im Störfall (z.B. Treibstoffaustritt, Platzen eines Hydraulikschlauches) ist das ausgetretene Medium mit Bindemittel zu binden; anschließend ist das Öl-Bindemittelgemisch zu sammeln und entsprechend den einschlägigen Vorschriften zu entsorgen.
- 14.14.** Im Umkreis der Austrittsstelle ist durch einen auf der Baustelle vorhandenen Bagger das verschmutzte Erdreich auszuheben und entsprechend den einschlägigen Vorschriften zu entsorgen.
- 14.15.** Falls der Störfall nicht lokal behoben werden kann, ist die örtlich zuständige öffentliche Einsatzstelle (z.B. Feuerwehr) sowie die jeweilige Bezirksverwaltungsbehörde (Wasserrechtsbehörde und technische Gewässeraufsicht) zu verständigen. Die Einsatzstellen sind den ausführenden Firmen nachweislich bekannt zu geben.
- 14.16.** Sämtliche Messergebnisse des Beweissicherungsprogramms sind einmal pro Jahr in **Berichtsform** zusammenzustellen und der zuständigen Behörde mit einer fachlichen Interpretation durch die wasserrechtliche Bauaufsicht zu übermitteln.

15. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Hydrologie und Hochwasserschutz

- 15.1.** Der für die Baumaßnahmen vorgesehene Hochwasseralarmplan ist der zuständigen Wasserrechtsbehörde und der UVP-Behörde 3 Monate vor Baubeginn vorzulegen. Darin sind die erforderlichen Maßnahmen und Abläufe sowie zuständigen Kontakte und Vertretungen für den Hochwasserfall ab einem HQ1 (entspricht einem Wasserstand von 564 cm am Pegel Mauthausen / Donau) festzulegen und vorweg mit dem HD OÖ abzustimmen.

16. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Kampfmittelerkundung

Für diesen Fachbereich werden keine Nebenbestimmungen vorgeschrieben.

17. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Lärmschutztechnik

Bauphase:

- 17.1.** Auflage für konstante Baugeräusche in den Nachtstunden:

Für den in der Nacht erforderlichen konstanten Betrieb, wie z.B. Pumpen, Generatoren oder andere für die Systemerhaltung erforderlichen Geräte, wird (in Übereinstimmung mit dem medizinischen Sachverständigen) ein Grenzwert für den Beurteilungspegel L_r von 40 dB festgelegt. Bei Betriebsgeräuschen, die von Verkehrsgeräuschen abweichen (tonale oder impulshaltige Komponenten, deutliche tieffrequente Inhalte usw.) sind entsprechende Anpassungswerte zu berücksichtigen.

17.2. Information und Absprache der Einsätze von lärmintensiven Bautätigkeiten:

- a.) Die Bewohner der jeweils gegenüber den lautesten Bauabschnitten lärmexponiert gelegenen Wohngebäude sind mindestens 14 Tage vor den Tätigkeiten über Beginn und Ende der Bauarbeiten nachweislich in Kenntnis zu setzen. Mit diesem Schreiben sind Nachbarn zusätzlich über Maßnahmen zum Selbstschutz, Lüften über die baustellenabgewandte Gebäudeseite und Stoßlüften nachweislich zu informieren.
- b.) Dies betrifft folgende Objekte bzw. Adressen gemäß Kapitel 4.6.4 des lärmschutztechnischen Gutachtens:
 - 4310 Mauthausen, Albern Nr. 16, 17, 23, 25
 - 4310 Mauthausen, Reiferdorf Nr. 17, 21
 - 4310 Mauthausen, Reiferdorf Nr.1 bis Nr.11

17.3. Bauphase – Auflage für Kontrollmessungen:

- a.) Während der lautesten Bauabschnitte sind bei den jeweils lärmexponiert gelegenen Wohngebäuden Messungen der Schallimmissionen gemäß ÖNORM S 5004 durchführen zu lassen.
Dies gilt für die im Kapitel 6.1.1.2 des lärmschutztechnischen Gutachtens genannten Liegenschaften.
- b.) Zu erfassen und auszuweisen sind die Lärmbelastungen $L_{A,eq}$ bzw. L_r und $L_{A,max}$ über den Beurteilungszeitraum sowie für die lauteste Stunde.
- c.) Tag 06:00 – 19:00 Uhr:
nächstgelegener und lautester Bauabschnitt, Grenzwert L_r 67 dB
- d.) Abend 19:00 – 22:00 Uhr:
nächstgelegener und lautester Bauabschnitt, Grenzwert L_r 60 dB
- e.) Nacht 22:00 – 06:00 Uhr:
nächstgelegener und lautester Bauabschnitt, Grenzwert L_r 55 dB
Schallimmissionen durch konstante Betriebsgeräusche, Grenzwert L_r 40 dB
- f.) Die Messungen sind durch einen befugten Gutachter (akkreditierte Prüfstelle, Ziviltechniker oder allgemein beeedeten und gerichtlich zertifizierten Sachverständigen) durchführen zu lassen. Der schriftliche **Messbericht** ist der Behörde unverzüglich vorzulegen.

Betriebsphase:

17.4. Betriebsphase, Auflage für Kontrollmessungen:

- a.) Ab sechs Monaten nach Verkehrsfreigabe der neuen Donaubrücke und der damit verbundenen Umfahrungen- und Zufahrtstraßen (gesamtes Vorhaben) sind innerhalb von 2 Jahren bei den lärmexponiert gelegenen Wohngebäuden Messungen der Schallimmissionen gemäß ÖNORM S 5004 und Richtlinie RVS 04.02.11 durchführen zu lassen. Zeitsynchron dazu sind Verkehrszählungen für den jeweils untersuchten Straßenabschnitt gemäß Richtlinie RVS 04.02.11 vorzunehmen. Die Messwerte sind ausgehend von den während der Messung gezählten Verkehrszahlen auf die für 2035 prognostizierten stündlichen Verkehrszahlen Q_m für Tag, Abend und Nacht umzurechnen.

- b.) Wegen der starken Einflüsse der Meteorologie und wegen der Störungen durch Umgebungsgeräusche sind Messungen nur bei nahe zur Umfahrung gelegenen Wohnobjekten sinnvoll möglich. Folgende Objekte sind auszuwählen:

Tabelle: Messpunkte für Kontrolle der Betriebsphase

Ort OÖ	Lage und Adresse der Gebäudefassaden	h MP	L _{den} /L _n
4470 Enns	Wienerstraße, Bereich Gürtlerstraße Nr.2	2.OG	68/59
4310 Mauthausen	Heindlkai Nr.32	2.OG	72/63
4310 Mauthausen	Vormarktstraße Nr.17	2.OG	69/60
4310 Mauthausen	Reiferdorf Nr.21	2.OG	68/59
4310 Mauthausen	Lerchenweg Nr.43	1.OG	72/64
4310 Mauthausen	Haid Nr.11	1.OG	67/57
4310 Mauthausen	Zirking Nr.16	1.OG	67/58
4310 Mauthausen	Oberzirking Nr.5 bis Nr.8	1.OG	65/57
4310 Mauthausen	Perger Str. Nr.3 bis Nr.5 oder Nr.11	1.OG	73/64
4310 Mauthausen	Further Str. Nr.1 bis Nr.5 oder Nr.11	1.OG	66/57
4312 Ried/Riedmark	Obenberg Nr.50	1.OG	66/58

- h MP Höhe des Messpunktes über Bodenniveau des Wohngebäudes
- L_{den}/L_n Immissionswerte in dB lt. Immissionsprognose

- c.) Die Messungen sind durch einen befugten Gutachter (eine akkreditierte Prüfstelle, einen Ziviltechniker oder einen allgemein beeideten und gerichtlich zertifizierten Sachverständigen) durchführen zu lassen. Der schriftliche **Messbericht** ist der Behörde unverzüglich vorzulegen.
- d.) Können die festgelegten Grenzwerte für Nachtzeit nicht eingehalten werden, so sind der Behörde Maßnahmen für die erforderlichen Lärminderungen vorzulegen; z.B.:
- Errichtung von Lärmschutzwänden, wenn möglich und noch nicht vorhanden
 - Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwände
 - Festlegen bzw. Anpassen von Geschwindigkeitsbegrenzungen
 - Einbau von Lärmschutzfenstern mit mechanischen Lüftern

18. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Luftreinhaltetechnik

- 18.1.** Die Zu- und Abfahrten zwischen den öffentlichen Straßen und den Baustellenbereichen sind staubfrei zu befestigen.
- 18.2.** Regelmäßige Reinigung der Straßenflächen beim Übergang vom Baustellenbereich ins öffentliche Straßennetz durch Nasskehrung mindestens einmal pro Tag bei Betriebsschluss. Bei offensichtlichem Bedarf ist die Nasskehrung in regelmäßigen Abständen auch tagsüber durchzuführen.
- 18.3.** Befeuchtung nicht befestigter Straßen und Fahrwege mittels manueller Verfahren. Zur Staubbinding sind in der frostfreien Periode bei Trockenheit (d.h. kein Niederschlag innerhalb der letzten 12 Stunden) alle unbefestigten Fahrwege und Manipulationsflächen feucht zu halten. Die Befeuchtung (Richtwert 3 l/m²) muss mindestens alle 3 Stunden von Betriebsbeginn bis Betriebsende wiederholt werden. Bei Niederschlagsereignissen können die Befeuchtungsmaßnahmen ausgesetzt werden.

- 18.4. Installation und Betrieb einer Reifenwaschanlage inkl. befestigter Abrollstrecken mit einer Mindestlänge von 100 m auf BE-Fläche 1 (Einlage B.04.01.02), Baustellenausfahrt auf B3 oder Alberner Straße.
- 18.5. Der Behörde ist mindestens drei Monate vor Baubeginn ein Plan mit der genauen Verortung der asphaltierten Bereiche der Baustraßen, der Reifenwaschanlagen sowie der mindestens 100 m langen Abrollstrecken zur Freigabe vorzulegen.
- 18.6. Materialaufbereitungsanlagen (z.B. Sieb) sind mit Befeuchtungsanlagen zu betreiben.
- 18.7. Baumaschinen ab einer Nennleistung > 56 kW müssen der MOT-V Stufe IV entsprechen. Baumaschinen mit geringerer Nennleistung müssen dem Emissionsstandard Stufe IIIA entsprechen.
- 18.8. Die Umsetzung der Maßnahmen ist in einem Betriebstagebuch zu dokumentieren und auf Verlangen der **Umweltbauaufsicht** gemäß RVS 04.05.11 und der Behörde vorzulegen. Die Aufzeichnung hat für jede einzelne Maßnahme zu enthalten: Maßnahme, Ort / Teilabschnitt, Beginn und Ende (Tag, Uhrzeit), eingesetzte Mengen (Wasser).
- 18.9. Die dauerhafte Wirksamkeit der emissionsmindernden Maßnahmen in Bezug auf Staub und PM₁₀ am Nordufer der Donau während der Bauphase ist durch eine kontinuierliche Luftgütemessung von PM₁₀ (Basis Halbstundenmittelwerte) sowie einer durchgehenden Messung der Staubdeposition (Basis 14-Tage Mittelwert, Verfahren nach Bergerhoff) nachzuweisen.
- a.) Dazu sind von einer für die kontinuierliche Messung des Schadstoffes PM₁₀ akkreditierten Prüfstelle (bzw. einer Prüfstelle mit Nachweis der geeigneten Qualifikation durch langjährige Erfahrung in der PM₁₀ Messung, Teilnahme an Ringversuchen und ein QM Management System) geeignete Messungen im Nahbereich des am meisten betroffenen Anrainers (Albern 16) durchzuführen. Die Lage der Standorte ist bis spätestens 3 Monate vor Baubeginn mit der Behörde abzustimmen und deren Zustimmung einzuholen.
- b.) Bei baubedingten Überschreitungen eines PM₁₀-Wertes von 300 µg/m³ als gleitender 3-Stundenmittelwert sind durch die Umweltbauaufsicht gemäß RVS 04.05.11 kurzfristig über die bestehenden Maßnahmen hinaus weitere emissionsreduzierende Maßnahmen anzuordnen und deren Umsetzung zu überwachen. Bei weiterhin steigenden Konzentrationen sind die Maßnahmen bis hin zum Baustopp in diesem Bereich zu verschärfen. Diese zusätzlichen Maßnahmen sind so lange aufrecht zu erhalten, bis die baubedingten Zusatzbelastungen wieder merklich unter 300 µg/m³ im 3-Stundenmittel (bei abnehmendem Trend) abgesunken sind.
- c.) Zusätzlich ist der gleitende 24 Stundenmittelwert zu erheben. Bei Überschreitung eines gleitenden 24 Stundenmittelwertes von 150 µg/m³ und Gleichzeitigkeit mit einem um mehr als 50 µg/m³ höheren Wert zu einer Vergleichsmessstelle, ist durch die Umweltbauaufsicht gemäß RVS 04.05.11 eine Ursachenerhebung durchzuführen und sind derartige Zustände durch Maßnahmenanpassung zu unterbinden. Als Vergleichsmessstelle ist die Messstelle St. Valentin heranzuziehen.

- d.) Die **Berichtlegung** über die Messungen, eventuelle Überschreitungen und Maßnahmenrealisierung hat vierteljährlich mit spätestens 15. Februar, 15. Mai, 15. August und 15. November zu erfolgen und an die **Umweltbauaufsicht** gemäß RVS 04.05.11 mit entsprechender fachlicher Qualifikation für Fragen der Luftreinhaltung sowie der Behörde zu übermitteln.

19. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Maschinenbautechnik

Für diesen Fachbereich werden keine Nebenbestimmungen vorgeschrieben.

20. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Raumordnung / Landschaftsbild / Ortsbild

- 20.1.** Die Lärmschutzwände sind in gedeckten Farben (Grauolivtöne) auszuführen.
- 20.2.** Sollte die Strauchhecke nördlich der B3 nach der Kreuzung B123 beginnend in Richtung Westen im Zuge der Errichtung des Entwässerungsgrabens Schaden nehmen, sind bei Verlust (Beschädigung) entsprechende Ersatzpflanzungen vorzunehmen, welche die vormalige Funktion der Gehölzkulisse gewährleisten.
- 20.3.** Es hat eine Neuinstallation der entfernten Hinweisschilder für die Zufahrt zu den Beherbergungsbetrieben im Bereich des Vorhabens zu erfolgen.

21. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Schifffahrt

- 21.1.** Die vorgesehenen Arbeiten sind im Einvernehmen mit der zuständigen Schifffahrtsaufsicht Grein durchzuführen. Diese ist spätestens 3 Wochen vor Beginn der Arbeiten in der Donau zu verständigen.
- 21.2.** Bei der obersten Schifffahrtsbehörde (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie) ist spätestens 3 Wochen vor Beginn der Arbeiten in der Donau eine Anzeige zur Erstellung der „Nachrichten für die Binnenschifffahrt“ einzubringen.
- 21.3.** Während der Arbeiten ist mit der Schifffahrtsaufsicht Grein ständig Kontakt zu halten; den Anweisungen der Schifffahrtsaufsicht ist unverzüglich Folge zu leisten.
- 21.4.** Für die Verkehrsregelung der Schifffahrt während der Bauphase (bei Errichtung der Pfeiler in der Donau bzw. des Freivorbau) ist ein Baufortschrittsplan zu erstellen, welcher die Grundlage für die zu setzenden Maßnahmen im Rahmen der Regelung der Schifffahrt bilden soll. Sowohl bei der Erstellung des Baufortschrittsplans als auch bei der Verkehrsregelung ist die Schifffahrtsaufsicht Grein miteinzubinden.
- 21.5.** Während der Durchfahrt von Wasserfahrzeugen unter dem Arbeitsbereich sind die Arbeiten zu unterbrechen. Alternativ dazu können Abplankungen errichtet werden, welche ein Hinabfallen von Gegenständen verhindern.
- 21.6.** In die Donau gestürzte Gegenstände, die die Schifffahrt behindern können, sind unverzüglich der Schifffahrtsaufsicht Grein zu melden und im Einvernehmen mit dieser zu bergen.

- 21.7.** Bei Arbeiten im Bereich des Treppelweges ist für deren Benützung die Sicherheit durch eine Sperre, eine Aufsichtsperson oder sonstig geeignete Weise zu gewährleisten.
- 21.8.** Solange Arbeiten durchgeführt werden, bei denen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in die Gewässer abstürzen können, sind geeignete Schutz- und Rettungsausrüstungen, welche den geltenden Arbeitnehmerschutzvorschriften entsprechen müssen, bereitzuhalten. Darüber hinaus ist dafür Sorge zu tragen, dass alle mit derartigen Arbeiten beschäftigten Personen, sofern keine geeigneten Absturzsicherungen möglich sind, Rettungswesten nach aktuell gültiger Norm tragen.
- 21.9.** Während der Bauarbeiten ist stromabwärts der Brücke eine Rettungszille mit Motor, deren Besatzung in erster Hilfe ausgebildet sein muss und während der Arbeiten bei der Zille anwesend sein muss, bereitzustellen. Die Zille muss für mindestens 5 Personen zugelassen sein.
- 21.10.** In Arbeitspausen sind über dem Fahrwasser verbleibende Baugeräte, Baustoffe, Arbeitsmittel und dgl. so zu sichern, dass jene durch Wind und Erschütterungen nicht herabfallen können. In längeren Arbeitspausen sind Baugeräte, Baustoffe, Arbeitsmittel und dgl. soweit wie möglich vom Fahrwasser zu entfernen bzw. wo dies nicht möglich ist, entsprechend zu sichern.
- 21.11.** Nach Durchführung der Bauarbeiten ist in allen betroffenen Arbeitsbereichen durch Stromgrundaufnahmen der Behörde nachzuweisen, dass die Schifffahrtsrinne ein ausreichendes Fahrwasserprofil bzw. die ursprüngliche Tiefe aufweisen.
- 21.12.** Das gesamte Brückenbauwerk ist im Einvernehmen mit der Schifffahrtsaufsicht Grein nautisch in Anlehnung auf die Wasserstraßenverkehrsordnung zu kennzeichnen und mit Radarreflektoren auszustatten.

22. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Umwelthygiene (Humanmedizin)

Bauphase:

22.1. Die Grenzwerte für Arbeitnehmer – Bauphase sind wie folgt festgelegt:

- a.) Arbeitnehmer von Betrieben
- b.) Inhaber von Einrichtungen, in denen sich regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten (zum Schutz dieser Personen)

Zu a.)

- Für Räume, in denen überwiegend geistige Tätigkeiten ausgeführt werden, für Aufenthalts- und Bereitschaftsräume, Sanitätsräume und Wohnräume gilt ein Immissionsgrenzwert $L_{r,Bau}$ von 75,0 dB außen an der Fassade.
- Für Räume, in denen einfache Bürotätigkeiten oder vergleichbare Tätigkeiten ausgeführt werden, gilt ein Immissionsgrenzwert $L_{r,Bau}$ von 78,0 dB außen an der Fassade.
- Nicht unterschieden wird zwischen Tag, Nacht, Samstag und Sonntag (Ausnahme: Für einen betrieblich genutzten Raum, in denen Arbeitnehmer auch schlafen, gilt der Grenzwert $L_{r,Bau,Nacht}$ gemäß § 10 Abs. 4 Oö. LStr-LärmIV).

- Für anders genutzte Räume gibt es keinen Grenzwert.
- Bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte sind Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen.

Zu b.)

Für Einrichtungen in denen sich regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten (z.B. Kindergarten, Schule, Tagespflegeheime, Internat, Hotel) gelten folgende Grenzwerte:

	Tag	Abend	Nacht
Werktag	$L_{r,Bau,Tag,W} \leq 67,0 \text{ dB}$	$L_{r,Bau,Abend,W} \leq 60,0 \text{ dB}$	$L_{r,Bau,Nacht} \leq 55,0 \text{ dB}$
Samstag	$L_{r,Bau,Tag,Sa} \leq 60,0 \text{ dB}$	$L_{r,Bau,Abend,Sa} \leq 55,0 \text{ dB}$	
Sonntag	$L_{r,Bau,Tag,So} \leq 55,0 \text{ dB}$	$L_{r,Bau,Abend,So} \leq 55,0 \text{ dB}$	

Der Grenzwert $L_{r,Bau,Nacht}$ gilt nur, wenn sich in der Nacht in der Einrichtung Personen zum Schlafen aufhalten.

Betriebsphase:

22.2. Kommt es projektbedingt bei Wohnanrainern zu einer Zunahme des Straßenverkehrslärms um mehr als 1,0 dB und wirkt der Straßenverkehrslärm mit mehr als 65,0 dB tags und / oder 55,0 dB nachts ein, sind Schallschutzmaßnahmen zu ergreifen.

22.3. Die Grenzwerte für Arbeitnehmer – Betriebsphase sind wie folgt festgelegt:

a.) Arbeitnehmer von Betrieben

b.) Inhaber von Einrichtungen, in denen sich regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten (hinsichtlich des Schutzes dieser Personen)

Zu a.)

- Kommt es in Räumen in denen überwiegend geistige Tätigkeiten ausgeführt werden, in Aufenthalts- und Bereitschaftsräumen, in Sanitätsräumen und Wohnräumen zu vorhabensbedingten Immissionserhöhungen von mehr als 1,0 dB (bezogen auf die Immissionen im Nullplanfall) und ist der Immissionsgrenzwert von $L_{den} = 75,0 \text{ dB}$ außen an der Fassade überschritten, sind Maßnahmen zum Lärmschutz erforderlich.
- Kommt es in Räumen in denen einfache Bürotätigkeiten oder vergleichbare Tätigkeiten ausgeführt werden zu vorhabensbedingten Immissionserhöhungen von mehr als 1,0 dB (bezogen auf die Immissionen im Nullplanfall) und ist der Immissionsgrenzwert von $L_{den} = 78,0 \text{ dB}$ außen an der Fassade überschritten, sind Maßnahmen zum Lärmschutz erforderlich.
- Eine Unterscheidung zwischen Tag und Nacht erfolgt nicht (Ausnahme: Für betrieblich genutzte Räume, in denen Arbeitnehmer auch schlafen, gilt zusätzlich die nachfolgend angeführte Regel unter „Zu b.“, was den L_{night} betrifft).
- Für andere Räume wird kein Immissionsgrenzwert festgelegt.
- Bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte sind Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen.

Zu b.)

Für Einrichtungen in denen sich regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten (Kindergarten, Schule, Tagespflegeheime, Hotel) gilt:

- Der Grenzwert L_{den} beträgt 60,0 dB. Kommt es zu einer Überschreitung dieses Immissionsgrenzwertes, dann sind bei vorhabensbedingten Immissionserhöhungen von mehr als 1,0 dB Maßnahmen in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichend Schutz gewähren, zu ergreifen.
- Dort, wo sich Personen vorübergehend auch in der Nacht zum Schlafen aufhalten, gilt zusätzlich der Grenzwert $L_{night} = 50,0$ dB. Kommt es zu einer Überschreitung dieses Grenzwertes, so sind bei vorhabensbedingten Immissionserhöhungen von mehr als 1,0 dB Maßnahmen zu ergreifen.

23. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Verkehrsplanung und Verkehrsprognose

23.1. Umleitungskonzept für den Radverkehr in der Bauphase:

- a.) Es ist ein detailliertes Umleitungskonzept für den Radverkehr in der Bauphase zu erstellen. Die Umleitungsrouten sind nach den Grundsätzen
 - Länge der Umleitungstrecken,
 - Verkehrssicherheit für den Radverkehr und
 - Komfort für den Radverkehrzu optimieren. Das Umleitungskonzept hat auch ein Leitkonzept für die Umleitungsrouten zu beinhalten.
- b.) Das detaillierte Umleitungskonzept ist der zuständigen Behörde spätestens 3 Monate vor Baubeginn zu übermitteln.

23.2. Verkehrsmonitoring Donaubrücken und Zulaufstrecken:

- a.) Ein Jahr vor und nach Inbetriebnahme der beantragten Ausbaumaßnahmen und nach 3 Jahren, 5 Jahren, 7 Jahren und 10 Jahren jeweils nach Inbetriebnahme sind die Verkehrsmengen gemäß der Modellberechnung für das Jahr 2035 durch Querschnittszählungen auf den Donaubrücken und auf den Zulaufstrecken (bestehende, passende Dauerzählstellen können herangezogen werden)
 - Alte Donaubrücke,
 - Neue Donaubrücke,
 - B3 östlich der Kreuzung mit der neuen Donaubrücke (zwischen der B123b und der Machlandstraße),
 - B123 nördlich der B3 (zwischen der B3 und der Schwertbergerstraße),
 - B123 Umfahrung Pyburg zwischen der B1 und der B123a,
 - B123a zwischen der B123 und der Mauthausener Straße,
 - B1 südöstlich der Kreuzung mit der B123 Umfahrung Pyburg (zwischen B123 und der Humelfeldstraße),

- B1 westlich der Kreuzung mit der B123 Umfahrung Pyburg (zwischen B123 und Ennshafenstraße) und
- B123 südwestlich der B1 / Ortsdurchfahrt Ennsdorf (zwischen der B1 und der Wiener Straße)

über vier Monate, über das Jahr verteilt im Februar, Mai, August und November, mit anschließender Hochrechnung auf einen $JDTV_W$ zu kontrollieren.

- b.) Im Falle von Überschreitungen der prognostizierten Verkehrszahlen 2035 (getrennt betrachtet für Pkw_Ä und Lkw_Ä), ist zu überprüfen, ob die relevanten Immissionsgrenzwerte an relevanten Stellen überschritten werden. Ggf. sind kompensatorische Maßnahmen (z.B. zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen der Reduktion des zulässigen Tempolimits mit der zuständigen Behörde und / oder Änderungen von VLSA-Steuerungen) einzuleiten, um die Einhaltung der Grenzwerte sicherzustellen.
- c.) Nach Durchführung der Messungen und Auswertungen sind die Jahresergebnisse der zuständigen Behörde binnen 4 Monaten nach Ablauf des Kalenderjahres gesammelt, ausgewertet und interpretiert zu übermitteln.

24. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Verkehrstechnik

24.1. RSI – Road Safety Inspections lt. RVS 02.02.34:

Road Safety Inspections sind nach einem Jahr nach der Verkehrsfreigabe, nach 5 bzw. 7 Jahren und nach 10 Jahren nach der Verkehrsfreigabe durchzuführen und zwar insbesondere im Bereich der Knotenpunkte und im Bereich mit der reduzierten Projektierungsgeschwindigkeit des Bogens 1 aus Richtung B1 kommend.

24.2. Verkehrsmonitoring der freien Strecke und der Knotenpunkte:

- a.) Das Verkehrsmonitoring der freien Strecke ist entsprechend der Auflage der Querschnittszählungen des Fachbereichs Verkehrsplanung und Verkehrsprognose nach einem Jahr nach der Verkehrsfreigabe, nach 3, 5 bzw. 7 Jahren und nach 10 Jahren nach der Verkehrsfreigabe durchzuführen und jeweils der Leistungsfähigkeit zur Ermittlung des Auslastungsgrades gegenüberzustellen.
- b.) Für das Verkehrsmonitoring der Knotenpunkte ist an den Zufahrten der Kreisverkehrsanlagen und der Knotenpunkte mit VLSA in den gleichen zeitlichen Abständen wie für die freie Strecke das Verkehrsgeschehen zu erfassen. Die Zählungen sollten dabei mindestens eine Stunde lang durchgeführt werden, um die Verkehrsstärke der jeweiligen Zufahrt zu ermitteln, an einem normalen Werktag ohne besondere Ereignisse und während der Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend. Die Zählergebnisse der vorhandenen Verkehrsstäken sind wieder den Leistungsfähigkeiten zur Ermittlung des Auslastungsgrades gegenüberzustellen.

24.3. Knotenpunkt B3 / B123b VLSA:

Aus Richtung neue Donaubrücke kommend sind im Bereich des Bogens 1 Leitwinkel anzuordnen, die die Verkehrsteilnehmer auf die Unterschreitung des Mindestkreisbogenradius hinweisen sollen.

25. Nebenbestimmungen aus Sicht des Fachbereichs Wasserbautechnik

Allgemeines:

- 25.1.** Der aktuelle Baufortschritt, die projektgemäße Ausführung und die Einhaltung der vorgeschriebenen Bauauflagen sind durch die von der Behörde bestellte **wasserrechtliche Bauaufsicht** zu dokumentieren und in Form von Bauaufsichtsberichten alle 12 Monate / 4 Monate ab Baubeginn bis zur Fertigstellung der Gewässerschutzanlagen der Behörde vorzulegen.
- 25.2.** Die Herstellung von Mulden und Bodenfilterbecken ist von einer fachkundigen Person der Bodenkunde zu dokumentieren. Dabei sind insbesondere die Vorgaben der RVS 04.04.11 zu beachten. Diese Dokumentation ist im Zuge der Fertigstellungsanzeige vorzulegen.
- 25.3.** Der Bauzeitplan ist möglichst so abzustimmen, dass eine Beschickung der Gewässerschutzanlagen mit Niederschlagswasser erst nach flächendeckendem Bewuchs erfolgt.
- 25.4.** Vor Baubeginn ist das Einvernehmen mit nachfolgenden Personen bzw. Verantwortlichen herzustellen und sind folgende Anforderungen zu erfüllen:
- a.) Grundeigentum:
Bei Errichtung von Kanälen auf Privatgrundstücken ist unter Beiziehung der betroffenen Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen, einer Vertretung der Bauaufsicht und der bauausführenden Firma eine Trassenbegehung vorzunehmen. Hierbei sind die Detailtrassierung festzulegen, der bestehende Kulturzustand der Grundstücke und der Zustand der bestehenden baulichen Anlagen festzustellen und zu dokumentieren. Nach Verlegung der Stränge sind die Künetten entsprechend den ursprünglichen Untergrundverhältnissen aufzufüllen und der ursprüngliche Zustand der Oberfläche ist wiederherzustellen.
- b.) Dränagen:
Bei Querungen von Dränsträngen ist die Dränage im Querungsbereich wieder funktionsfähig herzustellen. Die ordnungsgemäße Übernahme durch die Eigentümerinnen und Eigentümer ist zu bestätigen und die schriftliche Bestätigung im Zuge der Fertigstellungsanzeige vorzulegen.
- c.) Einbauten:
Sämtliche Einbauten im Projektbereich sind zu erheben. Mit den Einbautenträgern sind die erforderlichen Schutzvorkehrungen, Sicherheitsabstände und sonstigen notwendigen Maßnahmen festzulegen. Eine schriftliche Bestätigung der Einbautenträger über die vereinbarungsgemäße Ausführung ist im Zuge der Fertigstellungsanzeige vorzulegen.

Errichtung der Gewässerschutzanlagen:

- 25.5.** Im Baustellenbereich sind 500 l eines geeigneten Ölbindemittels bereitzuhalten.
- 25.6.** Im Rahmen der Baudurchführung ist entsprechende Vorsorge dafür zu treffen, dass:
- a.) keine wassergefährdenden Stoffe oder Erdmaterial in Gewässer abgeschwemmt werden;

- b.) die Abflussprofile für Hochwasser (HQ₃₀ im Freiland und HQ₁₀₀ im verbauten Gebiet) erhalten und nicht verringert werden sowie
 - c.) bei Hochwasser sofort die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen im Baustellenbereich veranlasst werden. Dazu sind Baugeräte, Bauhilfseinrichtungen und zwischengelagerte Baumaterialien unverzüglich aus dem Hochwasserabflussbereich im notwendigen Umfang zu entfernen bzw. gegen Abschwemmen zu sichern.
- 25.7.** Sämtliche Baumaßnahmen sind unter größtmöglichem Schutz bestehender Strukturen im Flussbett und an den Ufern durchzuführen.
 - 25.8.** Absturzgefährdende Stellen der Gewässerschutzanlagen sind zu sichern.
 - 25.9.** Es sind Zufahrtsrampen in die Beckenanlagen vorzusehen.
 - 25.10.** Die Einlaufstellen in die Beckenanlagen, die Überlaufobjekte und die Auslaufobjekte sind standsicher mit erosions- und kolksicherer Einbindung auszugestalten. Durch geeignete bautechnische Maßnahmen ist eine möglichst breitflächige Beschickung des Bodenfilters sicherzustellen.
 - 25.11.** Schieber, Verschlussorgane und Absperrvorrichtungen sind vor Manipulation durch unbefugte Personen zu sichern.
 - 25.12.** Die Beckenanlagen und die Absperrvorrichtungen sind mit Hinweistafeln entsprechend dem Ausführungsplan zu kennzeichnen.
 - 25.13.** Der Einbau des Bodenfilters hat mit geeigneten Maschinen verdichtungs- und entmischungsfrei zu erfolgen.
 - 25.14.** Die Qualitätsanforderungen von humosen Oberböden (Rasenmulde) und Bodenfiltermaterial sind vor dem Einbau durch unbefangene und fachkundige Anstalten auf die im Kapitel 7.8.6 des Bundes-Abfallwirtschaftsplanes 2017 genannten Parameter (mit Ausnahme des Parameters TOC) für Bodenaushub und Bodenaushubmaterial der Klasse A2-G untersuchen zu lassen. Die vorgegebenen Grenzwerte sind einzuhalten. Die Untersuchungschargen sind mit je 2.000 t festgelegt.
 - 25.15.** Die Einhaltung der Vorgaben der Bodenkennwerte des Bodenfilters sind vor dem Einbau durch unbefangene und fachkundige Anstalten durch Untersuchungen zu bestätigen.
 - 25.16.** Die Einhaltung der Durchlässigkeitsbeiwerte (k_f -Werte) von 1×10^{-4} bis 1×10^{-5} m/s von mineralischem Filter, Bodenfilter und humosen Oberböden ist nach dem Einbau durch unbefangene und fachkundige Anstalten durch Untersuchungen gemäß ÖN B 4422-2 (aus 2002) zu bestätigen. Beckenanlagen sind zumindest an 3 repräsentativen Stellen, Mulden zumindest alle 300 m zu untersuchen.
 - 25.17.** Dammböschungen und freigelegte Einschnittbereiche sind laufend nach Maßgabe des Baufortschrittes so zu humusieren und zu begrünen, dass der Bewuchs zur Erhaltung der Standsicherheit beiträgt und Bodenerosionen bei Starkregenereignissen vermieden werden können.

25.18. Bodenfilter- und Rasenmulden mit starker Längsneigung sind durch Querbauwerke bzw. Kaskaden in funktionstüchtige Abschnitte zu unterteilen.

Wartung und Kontrolle der Gewässerschutzanlagen:

25.19. Sichtbare Schäden wie Setzungen, Rutschungen oder Auskolkungen sind unverzüglich zu beheben.

25.20. Die Zugänglichkeit bzw. Zufahrtsmöglichkeit von Schächten und Beckenanlagen muss für das Wartungspersonal ständig gewährleistet sein. Schächte dürfen nicht überschüttet werden.

25.21. Nach stärkeren Regenereignissen bzw. Unfällen mit Austritt von wassergefährdenden Stoffen, jedoch zumindest 1 x jährlich, sind die Beckenanlagen, Bodenfiltermulden und Rasenmulden sowie die Pumpwerke auf Ablagerungen oder Schäden zu überprüfen und das Ergebnis der Prüfung im Betriebsbuch festzuhalten.

25.22. Der Bodenfilterkörper des Bodenfilterbeckens, der Bodenfiltermulden und der Rasenmulden ist in gepflegtem und flächendeckend begrüntem Zustand zu erhalten. Ein Bewuchs mit Sträuchern und Bäumen ist zu entfernen.

25.23. Der Muldenquerschnitt ist zu erhalten. Verlandungen sind abzuschälen und der flächendeckende Bewuchs durch Aufsämung wiederherzustellen.

25.24. Ein Austausch des Bodenfiltermaterials bzw. Maßnahmen zur Erhöhung der Sickerleistung sind der Behörde vor deren Umsetzung bekannt zu geben.

25.25. Der Schlamm aus den Absetzbecken sowie Schälgut aus den Mulden sind ordnungsgemäß und dokumentiert zu entsorgen. Diese Maßnahmen sind im Betriebsbuch festzuhalten.

25.26. Eine Betriebsvorschrift für die Entwässerungsanlagen ist durch eine einschlägige Fachperson ausarbeiten zu lassen. Die Vorschrift hat eine Beschreibung der Funktion der einzelnen Anlagenteile zu enthalten. Hinsichtlich der Wartung (Kanalstränge, Schächte, Pumpwerke, Mulden und Beckenanlagen) sind die notwendigen Kontroll- und Wartungsmaßnahmen sowie die entsprechenden Zeitintervalle in der Betriebsvorschrift zu berücksichtigen. Die Betriebsvorschrift ist im Zuge der Fertigstellungsanzeige vorzulegen.

25.27. Eine Ausfertigung der Betriebsvorschrift ist dem Wartungsorgan auszuhändigen und bei der für die Wartung zuständigen Stelle aufzulegen. Die für die Wartung zuständige Stelle ist im Zuge der Fertigstellungsanzeige bekannt zu geben.

25.28. Die Durchführung aller nach der Betriebsvorschrift notwendigen Maßnahmen und Kontrollen sowie alle die Anlage betreffenden besonderen Vorkommnisse sind mit Datumsangabe im Betriebsbuch festzuhalten.

25.29. In der für die Wartung zuständigen Stelle ist ein Lageplan des gesamten Entwässerungsabschnittes aufzulegen mit Kennzeichnung

- a.) der Kilometrierung und Richtungsfahrbahn,
- b.) der Grundstücksgrenzen,

- c.) der im Einreichprojekt angeführten Wasserrechte (z.B. Brunnen, Teiche),
- d.) der einzelnen Entwässerungsabschnitte und
- e.) aller Rohrstränge der Entwässerung bis zu den Reinigungsanlagen und der Kanalstränge von den Reinigungsanlagen bis zum Vorfluter, Schächte, Mulden, Beckenanlagen und Absperrvorrichtungen mit jeweiliger Bezeichnung.

25.30. In Abstimmung mit den örtlichen Feuerwehren und dem Wartungspersonal ist ein Maßnahmenplan für Gefahrgutunfälle auszuarbeiten.

25.31. Nach einer Betriebszeit von 20 Jahren ist das Filtermaterial auszutauschen und ordnungsgemäß zu entsorgen. Es besteht auch die Möglichkeit, nach Ablauf dieser 20 Jahre eine noch ausreichende Funktionsfähigkeit (qualitativ und quantitativ) nachzuweisen.

25.32. Der Einsatz organischer Aufbaumittel ist untersagt.

Nachweise und Atteste:

25.33. Im Zuge der **Fertigstellungsanzeige** der Gewässerschutzanlage sind folgende Nachweise und Bestätigungen vorzulegen:

- a.) Dokumentation über die Herstellung
- b.) Bestätigung der ordnungsgemäßen Übernahme der Dränage
- c.) Bestätigung der ordnungsgemäßen Übernahme der Einbautenträger
- d.) Ergebnis der Qualitätsprüfung
- e.) Ergebnis der Untersuchungen der Bodenkennwerte
- f.) Ergebnis der k_f -Wert-Untersuchungen
- g.) Ergebnis der Dichtheitsprüfungen
- h.) Betriebsvorschrift
- i.) Bekanntgabe des Wartungsorgans

25.34. Im Rahmen der **Fremdüberwachung** ist von einer unbefangenen und einschlägigen Fachperson eine Prüfung der Mulden / Becken zu veranlassen. Die Prüfung hat zu beinhalten:

- a.) Fotodokumentation über den Zustand der Mulden
- b.) Prüfung auf bauliche Mängel (Rutschungen, Ablagerungen, fehlender Bewuchs etc.) mit schriftlicher Dokumentation
- c.) Prüfung des k_f -Wertes im jeweiligen Bodenfilter an zwei Stellen mit schriftlicher Dokumentation des Prüfergebnisses, wobei für mehrere Bodenfilter (bis zu 5 Anlagen mit ähnlichem Einzugsgebiet) stellvertretend nur 1 Untersuchung erforderlich ist
- d.) Prüfung der Einhaltung der Betriebsauflagen betreffend die Mulden / Becken
- e.) Prüfung der Betriebsbuchführung

- f.) Untersuchung des gereinigten Oberflächenwassers bei der Gewässerschutzanlage GSA1 in Oberösterreich aus dem Ablauf im zu errichtenden Probennahmeschacht (vor Versickerung) auf die Parameter des Konsenses

Die erste Fremdüberwachung ist 1 Jahr nach Inbetriebnahme durchzuführen. In weiterer Folge sind die Fremdüberwachungen alle 4 Jahre durchzuführen. Die Ergebnisse der Fremdüberwachung sind der Behörde unaufgefordert vorzulegen.

Auflagen für die Einleitung:

- 25.35.** Das in den Vorfluter eingeleitete Wasser darf nur jenen Schwebstoffgehalt aufweisen, der nach einer 30-minütigen Absetzzeit erreichbar ist.
- 25.36.** Die Einleitung hat in der Form zu erfolgen, dass es zu keinerlei Erosionserscheinungen im Bereich der Uferböschung bzw. der Sohle des Vorfluters kommen kann.
- 25.37.** Bei Nachlassen der hydraulischen Wirksamkeit des Filtersystems (Verstopfungen etc.) ist das Filtermaterial bzw. das Geotextil auszutauschen.
- 25.38.** In den Abnahmeunterlagen ist darzustellen, auf welchem Wege die Ableitung der Baugrubenwässer aus den einzelnen Wasserhaltungen erfolgt ist und welche Reinigungsmaßnahmen (Reinigungsverfahren, Größe des Absetzbeckens) gesetzt wurden.

VI. Ausschluss der aufschiebenden Wirkung

Die aufschiebende Wirkung einer Beschwerde gegen diesen Bescheid wird gemäß § 13 VwGVG wegen Gefahr im Verzug ausgeschlossen.

VII. Hinweis: Verfahrenskosten

Die Entscheidung über die allfälligen Verfahrenskosten bleibt einem gesonderten Bescheid vorbehalten.

Rechtsgrundlagen

Rechtsgrundlagen zu den Spruchpunkten I – V:

- Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 – **AVG**, BGBl. Nr. 51/1991 i.d.g.F.
- § 3 iVm Anhang 1 Z 9 iVm §§ 5, 39, 17, § 24f Abs. 1, 2 und 15 sowie § 46 Abs. 29 Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – **UVP-G 2000**), BGBl. Nr. 697/1993 i.d. jeweils anzuwendenden Fassung

unter Mitanderwendung insbesondere von

- §§ 9, 10, 11 – 15, 21, 22; §§ 30 – 30c; §§ 32, 38; §§ 104, 105, 111, 112 und 120 Wasserrechtsgesetz 1959 (**WRG 1959**), BGBl. Nr. 215/1959 i.d.g.F.
iVm der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über die Festlegung des Zielzustandes für Oberflächengewässer (Qualitätszielverordnung Chemie Oberflächengewässer – **QZV Chemie OG**), BGBl. II Nr. 96/2006 i.d.g.F. sowie

iVm der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über den guten chemischen Zustand des Grundwassers (Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser – **QZV Chemie GW**) BGBl. II Nr. 98/2010 i.d.g.F.

- insbesondere §§ 15, 66 und 67 Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (Schifffahrtsgesetz – **SchFG**), BGBl. I Nr. 62/1997 i.d.g.F.

iVm der Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend Schifffahrtsanlagen sowie sonstige Anlagen und Arbeiten an Wasserstraßen (Schifffahrtsanlagenverordnung – **SchAVO**), BGBl. II Nr. 298/2008 i.d.g.F.

- § 20 Bundesgesetz zum Schutz vor Immissionen durch Luftschadstoffe (Immissionsschutzgesetz – Luft, **IG-L**), BGBl. I Nr. 115/1997 i.d.g.F.
- § 32 iVm insbesondere §§ 11, 13 und 14 Oö. Straßengesetz 1991 („**Oö. StraßenG 1991**“), LGBl. Nr. 84/1991 i.d.g.F.

iVm der Verordnung der Oö. Landesregierung betreffend die Widmung und Einreihung der neu herzustellenden B123b Mauthausener Straße, Abzweigung neue Donaubrücke Mauthausen, als Landesstraße, LGBl. Nr. 67/2022 („**Trassenverordnung**“) sowie

iVm der Verordnung der Oö. Landesregierung über Lärmimmissionsschutzmaßnahmen im Bereich von Landesstraßen (Oö. Landesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung – **Oö. LStr-LärmIV**), LGBl. Nr. 3/2024

- §§ 5, 7, 10 und 14 Oö. Natur- und Landschaftsschutzgesetz 2001 (**Oö. NSchG 2001**), LGBl. Nr. 129/2001 i.d.g.F.

Rechtsgrundlagen zu Spruchpunkt VI (Ausschluss der aufschiebenden Wirkung):

- § 13 Abs. 2 Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz – **VwGVG**, BGBl. I Nr. 33/2013 i.d.g.F.

Rechtsgrundlagen zu Spruchpunkt VII (Hinweis zu den Verfahrenskosten):

- § 59 Abs. 1 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 – **AVG**, BGBl. Nr. 51/1991 i.d.g.F.

Begründung zu den Spruchpunkten I, II, III, IV und V (Genehmigung nach dem UVP-G 2000; Projektunterlagen; wasserrechtlicher Konsens; Vorhabensbeschreibung; Nebenbestimmungen)

1. Sachverhalt

1.1. Zum bisherigen Verfahrensgang in Oberösterreich

Mit Bescheid der NÖ Landesregierung vom 09.12.2020, WST1-UF-104/001-2020, wurde **festgestellt**, dass das Vorhaben „Donauquerung B123b“ des Landes Niederösterreich und des Landes Oberösterreich, beide vertreten durch RA Dr. Andrew P. Scheichl, Wipplingerstraße 20/8-9, 1010 Wien, nämlich die Errichtung und der Betrieb einer neuen Straßenverbindung zwischen der Landesstraße B3 (bei ca. km 218,950) und der Landesstraße B1 (bei ca. km 166,300), wobei die Donau durch eine neu zu errichtende Brücke gequert wird, mit einer Gesamtlänge von ca. 5,120 km und einem prognostiziertem JDTV 2025 von 21.800 Kfz/24h und 2.850 Lkw/24h und damit jedenfalls über 15.000 Kfz, den Tatbestand des § 3 UVP-G 2000 iVm der Z 9 lit e des

Anhanges 1 zum UVP-G 2000 erfüllt und daher der **Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung** unterliegt. Dieser Bescheid ist rechtskräftig.

Am 08.07.2022 wurde die **Trassenverordnung der Oö. Landesregierung** gemäß § 11 Oö. StraßenG 1991 kundgemacht (Verordnung der Oö. Landesregierung betreffend die Widmung und Einreihung der neu herzustellenden B123b Mauthausener Straße, Abzweigung neue Donaubrücke Mauthausen, als Landesstraße, [LGBl. Nr. 67/2022](#)). Die Trassenverordnung wurde im Zuge deren Erlassung einer **Umweltprüfung für Landesstraßen** iSd § 11a Oö. StraßenG 1991 unterzogen; dabei handelt es sich um eine strategische Umweltprüfung iSd SUP-RL (RL 2001/42/EG).

Das **Land Oberösterreich**, vertreten durch RA Dr. Andrew P. Scheichl, Wipplingerstraße 20/8-9, 1010 Wien, hat als Landesstraßenplaner und -erhalter mit Schriftsatz vom 08.07.2022 den **Antrag** auf Erteilung einer Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb des in Oberösterreich gelegenen Teils des Vorhabens „Donaubrücke Mauthausen B123b (DBM)“ nach dem UVP-G 2000 bei der Oö. Landesregierung als für den oö. Vorhabensteil zuständige UVP-Behörde gestellt.

Parallel dazu hat das **Land Niederösterreich**, vertreten durch RA Dr. Andrew P. Scheichl, Wipplingerstraße 20/8-9, 1010 Wien, als Landesstraßenplaner und -erhalter mit Schriftsatz vom 08.07.2022 den **Antrag** auf Erteilung einer Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb des in Niederösterreich gelegenen Teils des Vorhabens „Donaubrücke Mauthausen B123b (DBM)“ nach dem UVP-G 2000 bei der NÖ Landesregierung als für den nö. Vorhabensteil zuständige UVP-Behörde gestellt.

Über diese Anträge war von der Oö. Landesregierung und der NÖ Landesregierung als für das jeweilige Bundesland zuständige UVP-Behörden **einvernehmlich ein Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren** im vereinfachten Verfahren nach den Bestimmungen des UVP-G 2000 durchzuführen und einvernehmlich mit Bescheid für den eigenen Zuständigkeitsbereich zu entscheiden.

Im Rahmen der **Beteiligung der Amtsstellen** gemäß § 5 Abs. 3 und 5 UVP-G 2000 sowie der Umweltschutzkommission und der Standortgemeinde gemäß § 5 Abs. 4 UVP-G 2000 haben sich folgende Stellen schriftlich bei der Behörde geäußert; die Details ergeben sich aus der Aktenlage:

- a.) Arbeitsinspektorat Oberösterreich Ost, 29.07.2022
- b.) Bundesdenkmalamt, 04.08.2022
- c.) Bundesministerium für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus als Wasserrechtsbehörde, 25.08.2022
- d.) Oö. Umweltschutzkommission, 07.09.2022
- e.) BH Perg als Wasserrechts- und Naturschutzbehörde, 13.09.2022
- f.) Wasserwirtschaftliches Planungsorgan OÖ, 20.09.2022
- g.) Militärkommando Niederösterreich, 18.10.2022
- h.) Bundesministerium für Landesverteidigung als Behörde nach dem Waffengesetz, 24.10.2022

Der **Antrag** wurde gemäß § 44a und § 44b AVG und gemäß § 9 und § 9a UVP-G 2000 mit Edikt vom 13.04.2023 in den Zeitungen ÖSTERREICH und Oö. Volksblatt sowie im Internet auf der Website des Landes Oberösterreich sowie in der Standortgemeinde Mauthausen **kundgemacht**.

Von 13.04.2023 bis einschließlich 30.05.2023 waren der Genehmigungsantrag und die Projektunterlagen inklusive der Umweltverträglichkeitserklärung (kurz: UVE) in der Standortgemeinde Mauthausen sowie beim Amt der Oö. Landesregierung, Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft, Abteilung Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht während der jeweiligen Amtsstunden zur **öffentlichen Einsichtnahme** aufgelegt.

Während der Auflage wurden **Stellungnahmen** abgegeben und gegen das gegenständliche Vorhaben **Einwendungen** erhoben (aufgelistet unter Punkt 1.2).

Es wurde die **zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen** (inkl. der Anhänge „Bedingungen, Auflagen und Maßnahmen sowie Fristen“ sowie „Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen / Einwendungen“) am 25.08.2023 gemäß § 12a UVP-G 2000 entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen erstellt. Diese wurde gemäß § 13 UVP-G 2000 versandt.

In der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen wurde die **Umweltverträglichkeit** des geplanten Vorhabens fachlich festgestellt.

Mit Edikt vom 05.09.2023 wurde gemäß den §§ 44a ff, insbesondere § 44d und § 44f und § 45 Abs. 3 AVG sowie gemäß § 9a, § 14, § 16 und § 17 Abs. 8 UVP-G 2000 in den Zeitungen ÖSTERREICH und Oö. Volksblatt sowie im Internet auf der Website des Landes Oberösterreich sowie in der Standortgemeinde Mauthausen die **Anberaumung der öffentlichen, mündlichen Verhandlung** am 02., 03., 06., 07. und 08.11.2023 kundgemacht und gleichzeitig folgende Schriftstücke zugestellt:

- a.) die Auskunftserteilung des Projektwerbers vom 04.05.2023, 23.05.2023, 15.06.2023, 26.06.2023, 03.07.2023, 10.07.2023, 09.08.2023 und 11.08.2023 nach § 12 Abs. 6 UVP-G 2000 zu den Themen Luftreinhaltetechnik, Technischer Bericht Bauphase, Beantwortung Stellungnahme Gde. St Pantaleon-Erla, Verkehr und Biologische Vielfalt.
- b.) die Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen inkl. Bedingungen, Maßnahmen, Auflagen sowie Befristungen und die fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen / Einwendungen und
- c.) die Teilgutachten zu den Fachbereichen Agrartechnik / Boden; Bautechnik und Statik; Biologische Vielfalt (Naturschutz); Deponietechnik / Gewässerschutz; Eisenbahntechnik; Elektrotechnik; Erschütterung; Forst- und Jagdökologie; Geologie und Geotechnik; Gewässerökologie und Fischökologie; Grundwasserhydrologie; Hydrologie-Hochwasserschutz; Kampfmittelerkundung; Lärmschutztechnik inkl. Ergänzung; Luftreinhaltetechnik; Maschinenbautechnik; Raumordnung / Landschaftsbild / Ortsbild; Schifffahrt; Umwelthygiene (Humanmedizin); Verkehrsplanung / Verkehrsprognose inkl. Ergänzung; Verkehrstechnik sowie Wasserbautechnik

Die Unterlagen lagen in der Standortgemeinde Mauthausen sowie bei der Oö. Landesregierung als UVP-Behörde während der jeweiligen Amtsstunden vom 05.09.2023 bis 02.11.2023 zur **Einsicht** auf.

Im Zuge des Edikts wurde den Parteien gemäß § 45 Abs. 3 AVG die Möglichkeit gegeben, von der Beweisaufnahme **Kenntnis** zu erlangen und bis längstens 17.10.2023 eine **Stellungnahme** abzugeben.

Im Zuge des Edikts wurde weiters die **Strukturierung des Verfahrens** kundgemacht, sodass gemäß § 14 Abs. 1 UVP-G 2000 die Parteien dieses Verfahrens ihre während der zitierten öffentlichen Auflage vom 13.04.2023 bis einschließlich 30.05.2023 getätigten **Vorbringen** (Einwendungen, Stellungnahmen, Beweisanträge), bis längstens 17.10.2023 bei der Behörde eingelangt, **konkretisieren** können. Spätere Konkretisierungen (z.B. Gutachtenvorlagen) waren im laufenden Verfahren nicht mehr zu berücksichtigen.

Folgende **rechtzeitige Stellungnahmen** wurden dazu bei der Oö. Landesregierung abgegeben:

- a.) Stellungnahme des Vereins „DoNeubrücke“ (Obmann: KommR Johannes Hödlmayr, MBA), Aisting 33, 4311 Schwertberg, vom 14.09.2023, eingelangt am 18.09.2023;
- b.) Stellungnahme der BI „Pro Donaubrücke Mauthausen“ (Vertreter: Ernst Metzbauer), Kirchenstiege 2, 4310 Mauthausen, vom 26.09.2023, eingelangt am 02.10.2023;
- c.) Stellungnahme des Tourismusverbands Donau Oberösterreich (GF: Petra Riffert), Lindengasse 9, 4040 Linz, vom 03.10.2023, eingelangt am 05.10.2023;
- d.) Stellungnahme des ÖAMTC (Landesdirektor Wien, Niederösterreich Burgenland: DI Ernst Kloboucnik; Landesdirektor Oberösterreich: Mag. Harald Großbauer), Baumgasse 129, 1030 Wien, vom 13.10.2023, ebendann eingelangt;
- e.) Stellungnahme der WKOÖ (Präsidentin: Mag. Doris Hummer; Direktor: Dr. Gerald Silberhumer), Hessenplatz 3, 4020 Linz, vom 12.10.2023, eingelangt am 16.10.2023;
- f.) Stellungnahme von 1. Mag. Hannes Kurz, 2. Josef Kurz und Christine Kurz, 3. Michael Mayrhofer, 4. Stephan Peterseil (alle vertreten durch die Metzler & Partner Rechtsanwälte GmbH), 1. und 2. Reiferdorf 1, 4310 Mauthausen; 3. Reiferdorf 7, 4310 Mauthausen; 4. Reiferdorf 11, 4310 Mauthausen; vom 16.10.2023, eingelangt am 17.10.2023;
- g.) Stellungnahme der Marktgemeinde Mauthausen (vertreten durch Hawel, Eypeltauer, Gigleitner, Huber & Partner Rechtsanwälte), Marktplatz 7, 4310 Mauthausen, vom 17.10.2023, ebendann eingelangt.

Weiters wurde kundgemacht, dass die **Verhandlung** gemäß § 16 Abs. 1 UVP-G 2000 auf die Fachbereiche Biologische Vielfalt (Naturschutz), Forst- und Jagdökologie, Gewässerökologie und Fischökologie, Grundwasserhydrologie, Hydrologie-Hochwasserschutz, Lärmschutztechnik, Luftreinhaltetechnik, Raumordnung / Landschaftsbild / Ortsbild, Umwelthygiene (Humanmedizin), Verkehrsplanung und Verkehrsprognose, Verkehrstechnik, Wasserbautechnik **eingeschränkt** wird.

Die **öffentliche mündliche Verhandlung** fand am 02., 03., 06., 07. und 08.11.2023 statt. Der Ablauf und die in der Verhandlung erörterten Inhalte können der Verhandlungsschrift entnommen werden.

Aufgrund des Verhandlungsergebnisses ging die Behörde von einer **Entscheidungsreife** des Verfahrens aus. Gemäß § 39 Abs. 3 AVG iVm § 16 Abs. 3 UVP-G 2000 wurde das **Ermittlungsverfahren** für **geschlossen** erklärt.

Von 14.11.2023 bis einschließlich 07.12.2023 wurde die **Verhandlungsschrift** gemäß § 44e Abs. 3 AVG in der Standortgemeinde Mauthausen sowie bei der Oö. Landesregierung als UVP-Behörde **zur öffentlichen Einsicht** während der jeweiligen Amtsstunden **aufgelegt**. Außerdem wurde sie denjenigen, die sich in der mündlichen Verhandlung in die entsprechende Liste eingetragen haben, wunschgemäß per E-Mail übermittelt. Während dieser Auflage sind **keine Stellungnahmen** eingelangt.

Am 04.01.2024 brachte der Projektwerber eine **Anregung zum Ausschluss der aufschiebenden Wirkung** samt Beilagen ein.

Am 18.01.2024 wurde per [LGBI. Nr. 3/2024](#) die Verordnung der Oö. Landesregierung über Lärmimmissionsschutzmaßnahmen im Bereich von Landesstraßen (Oö. Landesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung – **Oö. LStr-LärmIV**) erlassen. Auf Nachfrage der Behörde hin teilten die Sachverständigen für Schalltechnik sowie für Umwelthygiene (Humanmedizin) zusammengefasst mit, dass ihre **Gutachten** und fachlichen Forderungen mit Blick auf diese Verordnung **aufrecht** bleiben.

Aufbauend auf diesen Verfahrensschritten und dem sich daraus ergebenden Ermittlungsergebnis konnte die Behörde den vorliegenden **Genehmigungsbescheid** nach dem UVP-G 2000 erlassen.

1.2. Liste der Einwender:innen und Stellungnehmenden während der Auflagefrist des Antrages

Folgende Personen bzw. Personengruppen haben bei der Oö. Landesregierung sowie bei der NÖ Landesregierung **während der Auflagefrist Einwendungen erhoben bzw. Stellungnahmen abgegeben**; die bei der Oö. Landesregierung eingelangten und daher im vorliegenden Verfahren relevanten Stellungnahmen sind grau hinterlegt und mit fetter Schriftart gekennzeichnet; die übrigen Stellungnahmen wurden nur bei der NÖ Landesregierung eingebracht. Das Vorbringen wird unter Punkt 1.3 zusammengefasst, wobei hinsichtlich der Details auf den Aktenstand verwiesen wird.

Nr.	Name	vertreten durch	PLZ	Ort	Straße
1	Doris Schausberger		4470	Enns	Reintal
2	Hans Peter Schausberger		4470	Enns	Reintal
3	Walter Forstlechner		4482	Ennsdorf	Raaderstraße
4	Walter Forstlechner		4482	Ennsdorf	Raaderstraße
5	Herbert Zittmayr		4482	Ennsdorf	Wiener Straße
6	Maria Zittmayr		4482	Ennsdorf	Wiener Straße
7	Johannes Zittmayr		4482	Ennsdorf	Wiener Straße
8	Herbert Zittmayr		4482	Ennsdorf	Wiener Straße
9	Maria Zittmayr		4482	Ennsdorf	Wiener Straße
10	Johannes Zittmayr		4482	Ennsdorf	Wiener Straße

Nr.	Name	vertreten durch	PLZ	Ort	Straße
11	Verein „Verkehrswende.at“	DI Dr. Dieter Schmidradler und Ing. Mag. Rainer Romstorfer, LL.M.	3100	St. Pölten	Saarstraße
12	Bürgerinitiative Verkehr 4.0	DI Ludwig Riedl	4482	Ennsdorf	Weidenweg
13	Gemeinde St. Pantaleon- Erla		4303	St. Pantaleon-Erla	Ringstraße
14	OMV Downstream GmbH		2320	Schwechat	Mannwörther Straße
15	Gemeinde Ennsdorf	HEGER & PARTNER Rechtsanwälte	4482 (1010)	Ennsdorf (Wien)	Amtshausstraße
16	Bürgerinitiative Bürgerplattform Pro Ennsdorf- Pyburg- Windpassing	HEGER & PARTNER Rechtsanwälte	4482 (1010)	Ennsdorf (Wien)	Mauthausner- straße
17	Herbert Zittmayr	HEGER & PARTNER Rechtsanwälte	4482 (1010)	Ennsdorf (Wien)	Wiener Straße
18	Franz Lehenbauer	HEGER & PARTNER Rechtsanwälte	4303 (1010)	St. Pantaleon-Erla (Wien)	Alt-Pyburg
19	VERBUND Hydro Power GmbH		1150	Wien	Europaplatz
20	Oö. Umwelthanwaltschaft		4021	Linz	Kärntnerstraße
21	Wirtschaftskammer Oberösterreich		4021	Linz	Kärntnerstraße
22	Hannes Kurz, Mag.	Metzler & Partner Rechtsanwälte	4310 (4021)	Mauthausen (Linz)	Reifendorf
23	Josef Kurz	Metzler & Partner Rechtsanwälte	4310 (4021)	Mauthausen (Linz)	Reifendorf
24	Christine Kurz	Metzler & Partner Rechtsanwälte	4310 (4021)	Mauthausen (Linz)	Reifendorf
25	Michael Mayrhofer	Metzler & Partner Rechtsanwälte	4310 (4021)	Mauthausen (Linz)	Reifendorf

Nr.	Name	vertreten durch	PLZ	Ort	Straße
26	Stephan Peterseil	Metzler & Partner Rechtsanwälte	4310 (4021)	Mauthausen (Linz)	Reiferdorf
27	NÖ Umwelthanwaltschaft		3109	St. Pölten	Wiener Straße
28	Bürgerinitiative NIEDERÖSTERREICH - Pro Donaubrücke Mauthausen	Anna Buzek	4303	St. Pantaleon-Erla	Weingarten
29	Bürgerinitiative Pro Donaubrücke Mauthausen	Ernst Metzbauer	4310	Mauthausen	Kirchenstiege

1.3. Zusammenfassung des Vorbringens

Von den oben (Punkt 1.2) angeführten Personen und Personengruppen wurde **zusammenfassend Folgendes gegen das Vorhaben** ausgeführt; die Details können der Aktenlage entnommen werden. Jene Einschreiter, welche sich bloß am Verfahren der NÖ Landesregierung beteiligt haben, sind als „Exkurs“ gekennzeichnet.

1.3.1. Zu den gleichlautenden Stellungnahmen Nr. 1 – Doris Schausberger und Nr. 2 – Hans Peter Schausberger

In der gemeinsam verfassten Stellungnahme wird ausgeführt, dass die Einwohner von Enns und Ennsdorf durch das Vorhaben nicht entlastet würden und weiterhin eine hohe Verkehrsbelastung bestehen bliebe, da diverse von den Einschreibern geforderte Rückbauten und Durchfahrtsverbote nicht erfolgen würden. Dadurch käme es jedenfalls zu erheblichen Umweltbelastungen insbesondere durch Lärm- und Luftimmissionen. Die Bewohner würden nicht nur massiv gefährdet, sondern durch den Lärm und die Luftschadstoffe in ihrer Gesundheit extrem belastet und beeinträchtigt.

Weiters werden Projektänderungen und Anpassungen gefordert, die jedenfalls nicht von den vereinbarten Konsenswerbern beantragt wurden.

1.3.2. *Exkurs:* Zu den gleichlautenden Stellungnahmen Nr. 3 – Walter Forstenlechner und Nr. 4 – Walter Forstenlechner

In seiner ersten Stellungnahme kritisiert der in Ennsdorf wohnhafte Einschreiter die geplante bzw. sich vorhabensbedingt ändernde Verkehrsführung, welche zu einer erheblichen Belastung des Ortsgebietes von Ennsdorf führen werde.

Es komme zu einer Konzentration des gesamten Verkehrs am Kreisverkehr B1 / B123 „vor den Toren Ennsdorfs“ und einer bloßen Verlagerung des Staus, da die B1 selbst nicht ertüchtigt und die bestehende Verbindung zur B123a werde „gekappt“.

Die neue Verkehrsführung werde die bestehende Verkehrsbelastung in Ennsdorf, welche der Einschreiter als „unerträglich“ bezeichnet, weiter erhöhen – etwa durch die Attraktivierung der Donauquerung. Der Einschreiter erkundigt sich sodann nach den Maßnahmen zum Schutz der Menschen in Ennsdorf vor den Folgen der Verkehrsbelastung und erhebt die Forderung nach einem LKW-Fahrverbot.

Weiters wird hinterfragt, ob es zulässig sei, dass durch eine neue Verkehrsführung gewisse Ortsgebiete entlastet würden, während andere Ortsgebiete dadurch belastet würden.

Der Einschreiter kritisiert in der zweiten Stellungnahme, dass die Ertüchtigung der Humelfeldstraße als „Sowieso-Maßnahme“ in der Verkehrsprognose vorausgesetzt werde. Diese Straße sei ungeeignet, den entsprechenden Verkehr aufzunehmen.

Für eine sinnvolle Verkehrsumleitung müsse auch die Handelsstraße (Gemeindestraße) ertüchtigt werden. Der Einschreiter fordert daher, dass das Land NÖ die Kosten für die Ertüchtigung der beiden Straßen zu übernehmen und ein Projekt dafür zu erstellen habe, um die Umsetzung zu gewährleisten.

Der Einschreiter kritisiert weiters, dass die Prognosen durch die „Sowieso-Maßnahmen“ verfälscht sein könnten, da er an deren Umsetzung zweifle.

Die „Sowieso-Maßnahmen“ und das LKW-Fahrverbot durch Ennsdorf müssten daher Voraussetzung für die Genehmigung des gesamten Projekts sein.

Zudem stellt der Einschreiter konkrete Zahlen der Verkehrsprognose in Frage und schlägt diverse Maßnahmen vor, die seiner Ansicht nach im Rahmen des Projekts umgesetzt werden sollten, um Belastungen für die Bevölkerung zu reduzieren.

Der Einschreiter befürchtet zusammengefasst, dass das Projekt „Neue Donaubrücke B123b“ zu einer erheblichen Belastung für die Bevölkerung entlang der Westbahn-, Wiener- und St. Valentinstraße führen werde. Das Projekt sei so anzupassen, dass diese Belastungen vermieden würden.

1.3.3. Exkurs: Zu den gleichlautenden Stellungnahmen Nr. 5 – Herbert Zittmayr, Nr. 6 Maria Zittmayr, Nr. 7 Johannes Zittmayr, Nr. 8 Herbert Zittmayr, Nr. 9 Maria Zittmayr und Nr. 10 Johannes Zittmayr

Die Einschreiter sind wohnhaft in Ennsdorf, Niederösterreich, und seien vom Lärm belastete Anrainer der B1 sowie direkt betroffene Grundeigentümer.

In der ersten Stellungnahme wenden sie zunächst ein, dass sie durch Lärm- und Luftschadstoffimmissionen in ihrer Gesundheit gefährdet seien und bringen speziell zum Thema Lärm vor, dass bereits im Ist-Zustand die Grenzwerte für Gesundheitsgefährdungen überschritten würden. Das Vorhaben würde zu weiteren Belastungen führen und es seien keine Schutzmaßnahmen für die Anrainer in Ennsdorf projektiert worden. Die angenommenen „Sowieso-Maßnahmen“ seien unrealistisch.

Die Einschreiter äußern zusammengefasst folgende zusätzliche Kritikpunkte am Vorhaben: Wertminderung ihrer Grundstücke (auch in Zusammenhang mit den nachstehenden Aspekten); Bewirtschaftungsnachteile bzw. -erschwernisse, u.a. durch Zerschneidung der Waldfläche und Nutzung des künftigen Radwegs; Randschäden durch Windwurf infolge der Zerschneidung des Waldes; Austrocknung von Waldflächen durch Eingriff in Grundwasserströme; vermehrte Verbiss- und Fegeschäden durch Einschränkung des Lebensraums der Wildtiere; vermehrtes Auftreten eingeschleppter Schädlinge und Neophyten durch Transporte; projektbedingte Nachteile im Hochwasserfall (ansteigende Pegelstände), welche zudem nicht ausreichend beurteilt worden seien; negative Auswirkungen auf das Kleinklima durch Bodenversiegelung und Zerschneidung; Einschränkung von Ruhezeiten für Tiere (Wildunfälle als befürchtete Folge); Erhöhung des Flächenverbrauchs. Außerdem würden die Einschreiter zum einen keine Haftung für umfallende Bäume entlang der Trasse übernehmen; zum anderen fordern sie den Ersatz künftiger Hochwasserschäden durch den Projektwerber.

In der zweiten Stellungnahme werden in sieben Unterpunkten folgende weitere bzw. ergänzende Argumente gegen das beantragte Vorhaben (Variante 12) vorgebracht: fehlerhafte bzw. unzureichende Bewertung der Varianten im Vorprojekt (etwa betreffend Hochwasser, Luftschadstoffe, Klima, Raum und Mensch); Mehrbelastungen für die Gemeinden Ennsdorf, Enns und Altpyburg durch Lärm und Luftschadstoffe infolge des erhöhten Verkehrsaufkommens im niederrangigen Verkehrsnetz; keine Vorteile für Pendler und Wirtschaftstreibende aufgrund der Stauproblematik, erhöhter Unfallhäufigkeit und eines mangelnden Gesamtkonzepts für die schnellste und kürzeste Anbindung an die A1; erhöhtes und unvorhersehbares Hochwasserrisiko für die Gemeinden Ennsdorf, Enns und Altpyburg aufgrund des Trassenverlaufs von Variante 12 im Hochwasserabflussgebiet und diverser im letzten Jahrzehnt durchgeführter Drittprojekte; massiver Eingriff in Fauna und Flora und Beeinträchtigung der Erholungsfunktion sowie Wohlfahrts- und Nutzwirkung des Waldes durch Rodungen von ca. 4,4 ha Auwald; negative Auswirkungen auf die Ortskerne (insbesondere auf den Wärme-, Wasser- und Naturhaushalt sowie durch Erhöhung der Lärm- und Schadstoffbelastung; Beeinträchtigung der Lebensqualität und Konflikt mit dem Ziel der Schaffung klimafitter Ortskerne) unter Berücksichtigung von vermehrten Extremwetterereignissen; eingeschränkte Nutzbarkeit der Trasse in der Variante 12, welche zwar aus politisch motivierten Gründen und nicht auf einer fachlich fundierten Grundlage bewertet, jedoch von den Sachverständigen bestätigt worden sei.

1.3.4. Zur Stellungnahme Nr. 11 – Verein „Verkehrswende.at“

Vom Einschreiter wird neben allgemeinen verkehrs- und umweltpolitischen Argumenten zusammengefasst ausgeführt, dass das Vorhaben die Luft- und Bodenqualität verschlechtern, die menschliche Gesundheit durch Emissionen bedrohen, streng geschützte Arten schädigen, die Wasserqualität verschlechtern und gegen die Klimaziele wirken würde. Im Einzelnen wird zu diesen Punkten Folgendes ausgeführt:

Der Einschreiter wendet zunächst aus rechtlicher Sicht ein, dass dem Projekt „*der gesetzlich vorgesehene Schutz des Klimas und der Lebensbedingungen der hiesigen Bevölkerung im Sinne Art. 4.3 der niederösterreichischen Landesverfassung, landesrechtliche Naturschutzgesetze iVm BVG-Nachhaltigkeit sowie Art. 6 Abs 4 der Habitatrichtlinie und andere Umweltschutzvorschriften wie das WRG*“ entgegenstünden.

Sodann bringt der Einschreiter konkrete naturschutzfachliche bzw. -rechtliche sowie umweltschutzbezogene Argumente vor:

Durch die Errichtung zweier Donaubrücken komme es zur Zerschneidung eines „*unersetzlichen Stücks artenreicher Restnatur*“. Die geplante Brücke führe durch einen Auwald, der im Mündungsbereich der Enns einen einzigartigen „*regionalen Biodiversitäts-Hotspot*“ darstelle. Es wird die Gefährdung teils streng geschützter Arten befürchtet, konkret werden negative „*Auswirkungen auf den Mittelspecht und andere Waldvögel in Form einer Störung durch Lärm, Tötung von Fledermäusen durch das Vorhaben in einem das allgemeine Lebensrisiko in der Kulturlandschaft überschreitenden Maß*“ eingewendet.

Zudem seien die vom Projekt betroffenen Siedlungs- und Lebensräume bereits derzeit massiv durch den motorisierten Straßenverkehr beeinträchtigt (Schadstoffe, Lärm, Trennwirkung). Durch den Bau der Brücke werde sich die Verkehrsbelastung noch weiter erhöhen, was zu einer weiteren Beeinträchtigung der Lebensqualität führen werde.

Der Einschreiter führt weiters aus, dass straßenverkehrsbedingte Abriebe über die Luft sowie die Straßenentwässerung in die Umwelt gelangen und dort Tiere vergiften könnten. Insbesondere der Huchen, eine prioritäre Fischart, sei durch diese Abriebe gefährdet. Es sei unterlassen worden, den Bestand bedrohter Fischarten im Ennskanal zu erheben. In diesem Zusammenhang wird auch Art. 6 Abs 4 letzter Satz FFH-Richtlinie zitiert, wonach „*nur Erwägungen im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen und der öffentlichen Sicherheit oder im Zusammenhang mit maßgeblichen günstigen Auswirkungen für die Umwelt oder, nach Stellungnahme der Kommission, andere zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses geltend gemacht werden*“ könnten.

Der Einschreiter kritisiert außerdem, dass die Auswirkungen des Projekts auf die Sumpfschildkröte, die Knoblauchkröte und den Kammmolch nicht hinreichend berücksichtigt worden seien.

Zudem sei im Projekt der zukünftige Bedarf unter Berücksichtigung der bestehenden Umwelt- und Klimaprobleme nicht berücksichtigt worden, wobei auf die Staatsziele des BVG-Nachhaltigkeit verwiesen wird. Der Einschreiter verweist insofern auch auf rechtspolitische Empfehlungen des Weltklimarats. Um die Klimaziele zu erreichen, müsse der Straßenverkehr in den nächsten Jahrzehnten abnehmen; durch den Bau der Brücke würde jedoch der Straßenverkehr weiter erhöht werden.

Überdies seien Alternativen des Ausbaus umwelt- und ressourcenschonenderer Mobilitätsvarianten und des zügigen Ausbaus des öffentlichen Verkehrs in die Bewertung nicht einbezogen worden.

Der Einschreiter wendet ferner ein, dass das Vorhaben gegen das Recht auf Leben und die körperliche Unversehrtheit von Menschen verstoße, da es zur weiteren Steigerung des motorisierten Straßenverkehrs führe.

Weiters wird – ohne einen Schluss daraus zu ziehen – angeführt, dass die Länder Niederösterreich und Oberösterreich wirtschaftliche Eigentümer der Projektwerber und gleichzeitig bewilligende Behörden seien.

Unter der Überschrift *„Erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkung“* bringt der Einschreiter vor, dass zusätzliche schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten seien und dies dem BVG-Nachhaltigkeit widerspreche, weshalb das geplante Projekt nicht umweltverträglich und gemäß § 24f Abs 4 UVP-G 2000 abzulehnen sei.

Sodann werden unter der Überschrift *„Wissenschaftliche Nachweise“* weitere bzw. Detailargumente für die soeben dargestellten Vorbringen angeführt, die sich im Einzelnen der Aktenlage entnehmen lassen und nachstehend kurz angeführt werden.

Zunächst wird eine vorhabensbedingte *„Gefahr sowohl für die menschliche Gesundheit als auch eine Bestands-, und Lebensraumgefährdung für andere Lebewesen“* angeführt, welche auf Schadstoffe und Lärm zurückzuführen sei.

Hinsichtlich der Schadstoffemissionen und -immissionen werden straßenverkehrsbedingte Abriebe (Mikroplastikemissionen durch Reifenabrieb – *„Tyre and Road Wear Particles“*, kurz: *„TRWPs“*) angesprochen, welche aufgrund ihrer Ökotoxizität bzw. der ihrer chemischen Abbauprodukte (v.a. 6PPD-Chinon) schädliche Auswirkungen auf Menschen und Tiere (etwa Feldhasen sowie Salmonidae wie Huchen und Forelle) hätten. Eine Kontamination erfolge via Luft, Boden und Wasser bzw. Gewässer. Der Einschreiter argumentiert in diesem Zusammenhang weiters, dass dadurch die gesetzlichen Vorgaben der §§ 30 und 104a WRG 1959 sowie der WRRL nicht eingehalten würden.

Darüber hinaus wird die *„Schädigung von Mensch und Umwelt durch Schall und Lärm“* eingewendet. Unter Bezugnahme auf Richtlinien der WHO kritisiert der Einschreiter insofern die in den Lärmimmissionsschutzverordnungen rechtlich festgelegten Grenzwerte, welche zu hoch angesetzt seien, um einer Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit von Menschen vorzubeugen.

1.3.5. Zur Stellungnahme Nr. 12 – Bürgerinitiative „Verkehr 4.0“

Die Einschreiterin lehnt die Realisierung des Straßenbauvorhabens unter Bezugnahme auf die Erreichung der Klimaziele der EU ab.

Außerdem wird die Verkehrsprognose und in Zusammenhang damit die Dimensionierung des Projekts kritisiert. Anstatt des beantragten Vorhabens sei ein Ersatzneubau der Bestandsbrücke am Standort derselben vorzunehmen; dies würde die Kosten und den Flächenverbrauch reduzieren.

1.3.6. Zur Stellungnahme Nr. 13 – Gemeinde St. Pantaleon-Erla

Die Einschreiterin bringt in ihrer Stellungnahme zunächst Argumente zu Details der Trassenführung vor; diese betreffen folgende Punkte:

Korrektur im Technischen Bericht B.03.01.01.01; keine Anbindung der B123a an die neue Donaubrücke und B123b; Zufahrt zum Baufeld; Optimierung Gesamtbreite Bereich KV Pyburg; Gestaltung von innenliegenden und außenliegenden Grünflächen; Unterführung im Bereich Wirtschaftsbrücke (Unterführung Wendtner); Radwegeführung.

Sodann werden Forderungen betreffend den Lärmschutz erhoben; konkret werden folgende Aspekte angesprochen:

Lärmschutzmaßnahmen Bereich Alt-Pyburg; Forderung Lärmschutz Auffahrt Kreisverkehr Alt-Pyburg; Bestandslärmschutz B123 Richtung Windpassing; Lärmschutz im Bereich der neuen B123b; Forderung LKW-Fahrverbot entlang der B123a; erweiterte Lärmschutzmaßnahmen entlang B123a.

Des Weiteren fordert die Einschreiterin unter dem Titel „*Geschwindigkeit und Verkehrsfluss*“ gewisse Maßnahmen zu nachstehenden Themen:

Geschwindigkeitskontrollen entlang der B123; Forderung bestmöglicher Verkehrsfluss entlang der B123 und Vermeidung Ausweichverkehr über B123a; Radarkontrollen entlang B123a; Verkehrszahlenmonitoring – Entwicklung entlang der B123a; Geschwindigkeitsbegrenzung 50 km/h im Bereich Ausfahrt Hasenöhrl bis Bushaltestelle Arthof; Forderung Lückenschluss der Umfahrung Pyburg / Windpassing bis zum Kreuzungsbereich Ennser Straße (L6247) / Neu Thurnsdorf.

Schließlich wird die Umsetzung folgender Begleitmaßnahmen verlangt:

Löschteich; Forderung Unterführung Bahnübergang Bereich Pyburg; Forderung Umfahrung Wagram-Stögen.

Hinsichtlich der Detailausführungen der Einschreiterin zu diesen Punkten wird auf die Aktenlage verwiesen.

1.3.7. Exkurs: Zur Stellungnahme Nr. 14 – OMV Downstream GmbH

Die OMV betreibt im Projektbereich eine Abwasserdruckleitung DN 350 innerhalb eines 10 m breiten Servitutstreifens, die vom Tanklager St. Valentin zu einem Auslaufbauwerk in der Donau führt und für den Betrieb des Tanklagers essenziell sei. Die gegenständliche Abwasserdruckleitung würde durch das beantragte Vorhaben gequert, wodurch vermutlich Umlegungsmaßnahmen erforderlich sein würden.

Die OMV als Betreiberin der Abwasserdruckleitung könne dem gegenständlichen Projekt grundsätzlich nur dann zustimmen und sieht sich in ihren dinglichen Rechten nicht gefährdet, wenn die von ihr geforderten Schutzmaßnahmen eingehalten und gewährleistet würden.

1.3.8. Exkurs: Zu den gleichlautenden Stellungnahmen Nr. 15 – Gemeinde Ennsdorf, Nr. 16 – Bürgerinitiative „Bürgerplattform Pro Ennsdorf-Pyburg-Windpassing“, Nr. 17 – Herbert Zittmayr und Nr. 18 – Franz Lehenbauer

In dem gemeinsamen, von der Rechtsvertretung HEGER & PARTNER Rechtsanwälte Dr. Susanne Heger Dr. Martin Fischer verfassten Schriftsatz werden zusammengefasst folgende Stellungnahme und Einwendungen vorgebracht:

Grundsätzlich wird unter Punkt „1. Vorbemerkung“ ausgeführt, dass aus politischer Sicht falsche Signale gesetzt würden, da im Hinblick auf Klimaschutz und Immissionsreduktion als Ziel der Bundesregierung die Förderung des Individualverkehrs nicht erfolgen sollte und diese somit dem öffentlichen Interesse widerspreche.

Sodann wird unter Punkt „2. *Wahl eingriffsintensivster Trassenvariante*“ dargelegt, dass aus Sicht der Einschreiter aus den insgesamt 13 dargestellten Trassenvarianten die falsche Trassenvariante ausgewählt worden sei, da sie eine der „*umweltschädlichsten*“ sei. Dies wird insbesondere damit begründet, dass es zu Verkehrsverlagerungen ins untergeordnete Straßennetz und damit zu Mehrbelastungen insbesondere in der Gemeinde Ennsdorf komme. Durch die Verdoppelung der Quermöglichkeiten über die Donau würde es jedenfalls zu einem Anziehen von Transitverkehr kommen, was wiederum zu Mehrbelastungen führen würde. Der teilweise Verzicht auf den vierspurigen Ausbau wird mit Blick auf die prognostizierten Verkehrszahlen hinterfragt. Ebenso verursahe diese Variante zusätzliche technische Eingriffe in die Natur, wie zum Beispiel zusätzliche Unterführungen, welche bei anderen Trassen vermieden werden könnten.

Durch die Dammlage der Variante 12 und die aufgrund dieser gewählten Variante notwendigen Umbauten der Bahntrasse würde es zu einer Schädigung des Grund- und Oberflächenwassers kommen und die Hochwasser-Abflussgebiete negativ beeinflusst werden.

Weiters würden durch diese Variante negative ökologische Auswirkungen auf wertvollen Auwald verursacht, wobei die projektierten Maßnahmen unzureichend seien.

Zudem werden die verkehrlichen Wirkungen als negativ betrachtet, da es zu einer Entlastung der Autobahn A1 und zu einer Belastung der Landesstraße B1 kommen würde und keine Aufschlussfunktion der neuen Brücke auf die B123a gegeben sei.

Unter Punkt „3. *Verkehrsbelastung / Lärm / Luftschadstoffe*“ werden nachstehende immissionsbezogene Argumente vorgetragen:

Unter Punkt „3.1 *Verkehrsaufkommen*“ bringen die Einschreiter wie folgt vor:

Durch das Vorhaben werde es weiter zu einer stark erhöhten Verkehrsbelastung in den Standortgemeinden kommen. Diese Verkehrsbelastung würde zu unzumutbaren Lärmbelästigungen und wesentlichen Beeinträchtigungen der Luftqualität durch Schadstoffe und Feinstaub führen. Diese Situation würden durch die bereits jetzt vorliegende Überlastung wichtiger Verkehrsrelationen in diesem Bereich verschärft, wobei diese Verkehrsüberlastungen durch das gegenständliche Vorhaben nicht beseitigt werden. In diesem Zusammenhang werden zudem die prognostizierten Verkehrszahlen hinterfragt.

Als Mangel im Projekt wird weiters ausgeführt, dass nicht untersucht worden sei, wie sich der verkehrstechnische Zustand bei alleiniger Existenz einer neuen Brücke ohne Bestandsbrücke darstellen würde.

Durch die technische Ausgestaltung des Vorhabens – so etwa dadurch, dass Teile der B123 zweispurig bleiben – würde es vermehrt zu Staubbildungen und unnötigen Umwegen kommen; außerdem wird die Verkehrssicherheit in Zweifel gezogen.

Sodann wird unter Punkt 3.2 kritisiert, dass die „*Ertüchtigung der Humelfeldstraße*“ als „Sowieso-Maßnahme“ berücksichtigt wurde, zumal deren Umsetzung nicht gesichert und zudem noch eine Ertüchtigung der Handelsstraße erforderlich sei.

Unter Punkt „3.3 Lärm“ wird das Thema Schallimmissionen adressiert. Durch das vom Vorhaben versuchte erhöhte Verkehrsaufkommen komme es naturgemäß zu einer starken Erhöhung der Lärmimmissionen entlang der Vorhabenstrasse. Bereits im Bestand lägen Grenzwertüberschreitungen vor.

Das schalltechnische Projekt weise zahlreiche, näher beschriebene Mängel auf. So würden etwa die Verkehrszahlen (Annahme von 500 Kfz / 24 h) im niederrangigen Netz nicht auf fachlichen Grundlagen stehen, sondern geschätzt bzw. aufgerundet worden sein. Außerdem wird das Berechnungsmodell bzw. die Ermittlung der Lärmemissionen kritisiert (z.B. hinsichtlich mangelnder Kalibrierung; Dauer der Messungen an den Referenzmesspunkten; Berücksichtigung von Wohngebieten; steigender DTV_w in Ennsdorf; Auswirkungen der neu zu errichtenden VLSA und damit zusammenhängende Wartezeiten). Ob die projektierten Lärmschutzmaßnahmen ausreichend sind, sei gutachterlich zu überprüfen.

Unter Punkt „3.4 Luftschadstoffe“ argumentieren die Einschreiter, dass ein wesentlich höheres Verkehrsaufkommen zur deutlich stärkeren Emission von Luftschadstoffen führe. Diese würden nicht nur die Umwelt, Flora und Fauna schädigen, sondern gerade in Ortszentren und Wohngebieten auch die Gesundheit der dort ansässigen Menschen gefährden. Schädliche Auswirkungen seien jedoch zu vermeiden.

Weiters wenden die Einschreiter unter Punkt 4. die vorhabensbedingte „Zerstörung von mindestens 4,4 ha Auwaldgebiet (samt Flora und Fauna)“ ein. Diese könne durch Wahl einer alternativen Trasse vermieden werden.

Die Rodungen würden als durchaus maßgebliche Eingriffe in die Lebensräume von im Anhang IV der FFH-RL angeführten Tieren bewertet werden. Dazu würden im gegenständlichen Auwald etwa der Scharlachkäfer oder die Mopsfledermaus zählen; die Knoblauchkröte, deren Vorkommen ebendort zu vermuten sei, scheine im Fachbericht nicht auf.

Der Fachbericht „Tiere und deren Lebensräume“ weise schwerwiegende methodologische Mängel auf. Es werde etwa nicht angeführt, ob Klangattrappen eingesetzt worden sein, was die Einschreiter jedoch als notwendig erachten. Weiters seien in Teilraum 1 „die in Österreich gefährdeten Höhlenbrüter Schellente und Gänsesäger als mögliche Brutvögel“ und in Teilraum 2 der Mittelspecht und der Goldammer nicht in die Bewertung miteinbezogen worden. Außerdem sei die Erhebung der Amphibienstände mangelhaft (fehlende nachträgliche akustische Kontrollen); möglicherweise hätte das Vorkommen des Laubfroschs, Grasfroschs und / oder der Knoblauchkröte festgestellt werden können. Auch der Ist-Zustand der Reptilien sei nicht fachgerecht erhoben worden (mangelnder Einsatz künstlicher Verstecke wie etwa Reptilienmatten oder -bleche), weshalb etwa die Schlingnatter hätte nachgewiesen werden können.

Sodann wird die Einschätzung der zusammenfassenden Bewertung des Fachberichts angezweifelt, wobei mehrere Punkte betreffend die verbleibenden Auswirkungen adressiert werden (Mittelspecht und Knoblauchkröte).

Die Einschreiter kritisieren auch die (Bewertung der) artenschutzrechtlichen Maßnahmen, wobei folgende Aspekte aufgegriffen werden: mangelhafte Darstellung der Methoden zur Translokation von Amphibien und Reptilien aus den Baufeldern (billigende Inkaufnahme der Tötung von Einzelindividuen); mangelnder fachlicher Beleg für die Absenkung des Tötungsrisikos von

Fledermäusen auf das Niveau des allgemeinen Lebensrisikos durch Kollisionsschutzmaßnahmen; kein Anrechnen waldverbessernder Maßnahmen für den Mittelspecht aufgrund deren Wirkung erst nach 30 Jahren (billigende Inkaufnahme bleibe bestehen); unzureichende Maßnahmen zum Ausgleich der Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten (verbleibende erhebliche und langfristige Beeinträchtigungen der Schutzgüter im Hinblick auf die Artenvielfalt und die Lebensräume).

Weiters sei bei Verwirklichung des Vorhabens mit dem vermehrten Auftreten von eingeschleppten Schädlingen und Neophyten zu rechnen („*etwa durch Transporte von Schadholz und diverser anderer Ladungen auf der neu geschaffenen Transitroute*“).

Schließlich wird noch bemerkt, dass die Wildquerungshilfe für Rehe aufgrund der Nähe zur Eisenbahnbrücke und der Nutzung durch Fußgänger und Radfahrer „*kaum in Anspruch genommen werden*“ würde.

Zusammenfassend sei von hoher Resterheblichkeit auszugehen und das Vorhaben sei nicht genehmigungsfähig.

Unter Punkt „5. *Flächenverbrauch*“ monieren die Einschreiter, dass das Vorhaben zu einem dauerhaften Bodenverbrauch von ca. 18,5 ha führe. Auch wenn die „UVP-G Novelle 2022“ (gemeint wohl: UVP-Novelle 2023) im gegenständlichen Verfahren diesbezüglich noch nicht anwendbar sei, müsse hervorgestrichen werden, dass die stärkere Beachtung des Flächenverbrauchs als Genehmigungskriterium einen der wesentlichen Gesetzesinhalte darstelle.

Unter Punkt „6. *Flächenverringering des Hochwasserabflussgebietes*“ führen die Einschreiter an, dass es „*durch Brücke und Damm zu Grund- und Oberflächenwasserschädigungen*“ komme. Das Hochwasserabflussgebiet werde abgeschnitten und um ca. 10 ha reduziert, wodurch die Pegelstände weiter ansteigen würden, obwohl es seit dem letzten Hochwasser im Jahr 2013 bereits Einengungen durch drei andere Projekte gegeben habe.

Die Vorlandbrücke und der Damm befänden sich im Überschwemmungsbereich des 30-jährlichen Hochwassers. Die in den Einreichunterlagen getroffene Einstufung der Auswirkungen des Vorhabens auf Hochwasserereignisse als gering sei nicht nachvollziehbar.

Ferner werde nicht auf die Hochwassersicherheit der Untertunnelung des Knotens Pyburg durch die neue Trasse und damit in Zusammenhang stehende Risiken eingegangen.

Schließlich wird argumentiert, dass es durch den Klimawandel zu weiteren Erhöhungen des allgemeinen durchschnittlichen Hochwasserspiegels kommen werde, was nicht berücksichtigt worden sei.

Die Einschreiter wenden unter Punkt 7. die Beeinträchtigung des Landschaftsbilds ein, welche „*in der Natur der Sache*“ eines Straßenneubauprojekts liege.

Eine bloße Berücksichtigung des optischen Landschaftsbilds greife zu kurz; vielmehr erfasse das Erleben der Landschaft neben dem optischen Eindruck auch Geruch und Geräusch. Erst das Zusammenwirken aller Sinne führe zu dem Eindruck, welcher subjektiv als angenehm, unangenehm oder störend empfunden werde.

Die Einstufung der Erheblichkeit als gering (infolge der bestehenden Vorbelastung) sei unrichtig. Den Knoten Windpassing betreffend argumentieren die Einschreiter, dass eine Kreuzung mit VLSA optisch weniger ansprechend („hässlicher“) sei als ein Kreisverkehr mit künstlerischer Gestaltung (Skulpturen). Beim Knoten mit der B1 sei außerdem übersehen worden, dass zusätzlich zum bisherigen ebenerdigen (zweidimensionalen) Kreisverkehr nunmehr drei Rampen in der Ebene über dem Kreisverkehr geschaffen werden sollen (dreidimensional).

Unter Punkt „8. Ausführungen zur Nachsorgephase“ bringen die Einschreiter sodann vor, dass – entgegen der Annahme der Projektwerber – „auch Bauwerke des Tiefbaus eine begrenzte Nutzungsdauer und damit ein absehbares Nutzungsende“ hätten, wie die bestehende Donaubrücke zeige. Vergleiche mit dem BStG 1971 unterliegenden Straßen (wie der A26) seien aufgrund des eigenen gesetzlichen Regimes nicht zulässig. Daher seien entsprechende Ergänzung zur Nachsorge vorzulegen.

Daraufhin wird unter Punkt „9. Auswirkungen auf die Einschreiter zu 3. und 4. als Nachbarn des Vorhabens“ vorgebracht, dass es aufgrund der Erhöhung und Verlagerung des Verkehrs zu entsprechenden Lärm- und Luftschadstoffimmissionen komme. Insofern werde auf die obigen Ausführungen die diesen Themen verwiesen.

Ferner sei den Einschreitern als Anrainer und Grundeigentümer durch die Durchschneidung der Waldflächen keine sinnvolle land- und forstwirtschaftliche Bewirtschaftung mehr möglich; die Zufahrten würden erschwert und Bringungswege massiv beeinträchtigt werden. Außerdem komme es zu erheblichen Umwegen. Vor diesem Hintergrund wird gefordert, dass die Wildquerungshilfe für land- und forstwirtschaftliche Geräte befahrbar sein solle.

Was Randschäden durch Windwurf anlangt, würden die Einschreiter keine Haftung übernehmen; stattdessen werde eine Versicherungspflicht und Überprüfungspflicht durch die Projektwerber gefordert.

Weiters werden negative Auswirkungen auf das Kleinklima, etwa höhere Temperaturanstiege, befürchtet; durch Eingriffe in bestehende Grundwasserströme könne es zur Austrocknung von Teilen der Waldflächen kommen.

Durch Einschränkung des Lebensraumes der Wildtiere sei mit massiv höheren Verbiss- und Fegeschäden zu rechnen und die Bejagbarkeit werde eingeschränkt. Durch die geplante Errichtung eines Begleit- oder Radweges würden „die Rückzugs- und Ruhezone der Tiere weiter eingeschränkt und Wildunfälle begünstigt“. Zudem werde „die Waldbewirtschaftung weiter erschwert und unnötig noch mehr Bodenfläche versiegelt“. Die Nachteile des Radwegs würden dessen Nutzen überwiegen. Schon im Hinblick auf potenzielle Enteignungsverfahren bestreiten die Einschreiter die Enteignbarkeit des Begleit- und Radwegs (Beschränkung auf den geringsten Eingriff).

Schließlich wird unter Punkt 10. mit dem fehlenden öffentlichen Interesse „von niederösterreichischer Seite“ argumentiert. Zum einen gebe es für die neue Verkehrsbeziehung sowie für zwei Donaubrücken keinen Bedarf; zum anderen werde das öffentliche Interesse projektwerberseitig vor allem mit Oberösterreich betreffenden Argumenten begründet, wobei das Vorhaben für Niederösterreich keine positiven Effekte mit sich brächte und die „bundesstaatliche Solidarität zwischen den Ländern“ überspanne.

Die Einschreiter haben zur fachlichen Untermauerung ihrer Argumente mehrere fachliche Stellungnahmen gegen das Vorhaben beigelegt. Es handelt sich dabei um folgende Dokumente, deren wesentlicher Inhalt zusammenfassend schon in die obigen Ausführungen eingeflossen ist:

- a.) verkehrplus GmbH, B123B NEUE DONAUBRÜCKE MAUTHAUSEN STELLUNGNAHME ZUR UVE-AUFLAGEUNTERLAGEN UVP "DBM" APRIL 2023 vom 24.05.2023
- b.) BLU Biologie Landschaft Umwelt, Dr. Manfred Föger, Fachgutachten Naturschutz im Rahmen des Parteiengehörs gemäß UVP-G 2000 vom 30.05.2023
- c.) DIPL.- ING. KATH ZIVILTECHNIKER GMBH ZIVILINGENIEUR FÜR BAUWESEN, Landesstraße B123b Abzweigung neue Donaubrücke Mauthausen Einreichprojekt 2022, 2. Stellungnahme zum Einreichprojekt Fachbereich Schalltechnik vom 10.05.2023
- d.) Dipl.-Ing. Martin Kranewitter, Verkehrstechnische Stellungnahme vom 18.11.2022

1.3.9. Zur Stellungnahme Nr. 19 – VERBUND Hydro Power GmbH

Die Einschreiterin führt zunächst aus, dass stromab der bestehenden Donaubrücke linksufrig der Rückstaudamm beginne, welcher Anlagenbestandteil des Donaukraftwerkes Wallsee-Mitterkirchen sei und durch das Brückenfundament sowie eine Aufweitung mit Bohrpfahlwandsicherung baulich berührt werde.

Unter Verweis auf ein der Stellungnahme beiliegendes Schreiben des BML (wasserrechtlicher Vollzug als Anlagenbehörde des genannten Donaukraftwerks) wird gefordert, dass die Oberkante des Dammes nicht abgesenkt werden dürfe.

Zudem seien alle baulichen Veränderungen an Anlagenteilen des Donaukraftwerks im Zuge der weiteren Ausführungsplanung sowie der Baudurchführung mit der Einschreiterin abzustimmen. Nach Fertigstellung seien ihr die Bestandspläne der geänderten Anlagenteile zu übermitteln. Die künftige Instandhaltung dieser Bauteile obliege den Projektwerbern.

1.3.10. Zur Stellungnahme Nr. 20 – Oö. Umwelthanwaltschaft

Die Einschreiterin verweist auf ihre bereits im Zuge der Vorprüfung abgegebene Stellungnahme. In dieser fasst sie zunächst die Vorhabensbeschreibung und die aus ihrer Sicht wesentlichen Aspekte des Ist-Zustandes zusammen. Daraufhin wird auf einzelne projektseitige, Oberösterreich betreffende Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen Bezug genommen, wobei jeweils Anmerkungen abgegeben oder konkrete Änderungsvorschläge erstattet werden. Folgende Maßnahmen werden behandelt: „Ve-Bau-BV 3: Zeitliche Rodungs-/Fällungsbeschränkung“; „Vi-Bau-BV 9: Rekultivierung Baufeld“; „Vi-Bet-Lä 2: Lärmschutzwände im Bereich B123b Km 0+80,000 bis 0+250,000“; „Vi-Bet-BV 7: Optimierte Gestaltung Donauaufweitung“; „A-Bet 5: Anlage/Wiederherstellung eines Ufergehölzstreifens“ und „A-Bet: 6 Rain gehölzreich“.

Zusammenfassend kommt die Einschreiterin zum Schluss, dass abgesehen von der Donauaufweitung das Ausgleichsmaßnahmenpaket für den in Oberösterreich befindlichen Teil des Gesamtvorhabens weitgehend ausgereizt sei, was weniger mit der Qualität oder Quantität der Maßnahmen als vielmehr mit der geringen Sensibilität des Ist-Zustands zu tun habe. Die

Maßnahmen ließen sich meist ohne nennenswerten Mehraufwand in ihrer Wirksamkeit noch im Sinne der Ausführungen der Einschreiterin optimieren.

Verbesserungsbedarf wird jedoch im Zusammenhang mit der geplanten Aufweitung des linken Donauufers gesehen, welche eine Hochwasserschutzmaßnahme sei, die negative Auswirkungen auf andere Fachbereiche habe, für die keine ausreichende Kompensation vorgesehen sei.

Zum Abschluss bezieht die Einschreiterin noch Stellung zu einzelnen Maßnahmen, welche niederösterreichisches Landesgebiet betreffen: „CEF-A-Bet 1: Außernutzungstellung Auwald NÖ“; „CEF-A-Bet 2: Waldverbesserung Auwald NÖ“ und „CEF-A-Bet 3: Ersatzaufforstung Auwald NÖ“.

1.3.11. Zur Stellungnahme Nr. 21 – Wirtschaftskammer Oberösterreich

Die Einschreiterin spricht sich ausdrücklich für das gegenständliche Bauvorhaben aus, weil es einerseits alternativlos zur Verhinderung großer Probleme für Bevölkerung und Wirtschaft sei und andererseits eine Nicht-Realisierung des Projektes im Zusammenhang mit dem bevorstehenden Ende der Lebensdauer der bestehenden Donaubrücke Mauthausen auch zu massiven Zusatzbelastungen für die Umwelt führen würde.

Die unbedingte Notwendigkeit zur Realisierung des Gesamtprojektes ergebe sich aus folgenden dringenden öffentlichen Interessen, welche in der Stellungnahme näher dargestellt werden: Vermeidung des Entfalls einer Donauquerung im Bereich Mauthausen (OÖ) – St Pantaleon-Erla und Ennsdorf (NÖ); Notwendigkeit der Verbesserung der derzeitigen Verkehrssituation bei der Querung der Donau im Bereich Mauthausen (OÖ) – St Pantaleon-Erla und Ennsdorf (NÖ). Sollte die Donauquerung entfallen, sei pro Tag von über einer Million Kfz-km Umwegverkehr auszugehen, davon etwa 200.000 Lkw-km.

Außerdem werden die volkswirtschaftlichen Effekte des Vorhabens angesprochen. Bei einem geschätzten Investitionsvolumen von 168 Mio. Euro steige die Bruttowertschöpfung Österreichs durch den Bau der neuen Donaubrücke Mauthausen um 86,3 Mio. Euro. Das Bruttoinlandsprodukt wachse um 96,5 Mio. Euro. Weiters würden durch die Investition rund 1.200 Jahresbeschäftigungsplätze (1.058 Vollzeitäquivalent) geschaffen oder gesichert. Darüber hinaus würden 56,6 Mio. Euro in Form von zusätzlich ausgelösten Steuern und Sozialbeiträgen an die öffentliche Hand zurückfließen.

1.3.12. Zu den gleichlautenden Stellungnahmen Nr. 22 – Mag. Hannes Kurz, Nr. 23 – Josef Kurz, Nr. 24 – Christine Kurz, Nr. 25 – Michael Mayrhofer und Nr. 26 – Stephan Peterseil

Die Einschreiter sind sowohl als Nachbarn als auch als Liegenschaftseigentümer nördlich der Donau vom Vorhaben betroffen.

Der Stellungnahme zufolge würde das Vorhaben zu Lärmimmissionen und Luftverunreinigungen führen, die das Leben oder die Gesundheit der Einschreiter und der sich (etwa im Rahmen ihrer Tourismusbetriebe) bei ihnen vorübergehend aufhaltenden Personen gefährden und die Einschreiter unzumutbar belästigen würden. Daher sei die Genehmigungsfähigkeit nach Oö. StraßenG 1991 und § 17 Abs. 5 UVP-G 2000 nicht gegeben.

Im Wesentlichen begründen die Einschreiter dies in Punkt 2.3 wie folgt (hinsichtlich der Details wird auf die Stellungnahme verwiesen):

Die in § 13 Abs. 1 Oö. StraßenG 1991 genannten Interessen seien gegeneinander abzuwägen, wobei gemäß Abs. 3 leg. cit. eine Lösung anzustreben sei, die weitestgehend im Interesse aller dieser Schutzgüter gelegen ist. Die Interessen der Einschreiter würden jedoch „*massiv verletzt*“.

Die behaupteten verkehrsbedingten gesundheitsgefährdenden und unzumutbaren Beeinträchtigungen würden nicht soweit herabgesetzt, als dies mit einem im Verhältnis zum erzielbaren Erfolg wirtschaftlich vertretbaren Aufwand möglich wäre (§ 14 Oö. StraßenG 1991).

Weiters wird eine falsche Planung und Trassierung behauptet, da der Grund der Einschreiter überschießend in Anspruch genommen und somit ein Sonderopfer gefordert würde. Kritisiert wird etwa, dass künftig zwei Donaubrücken bestehen würden. Die im Zusammenhang mit Enteignungen zu prüfende Erforderlichkeit wird hinsichtlich der vorhabensimmanenten Radwege angezweifelt.

Die Einschreiter meinen, die künftige Lösung der Donauüberquerung sei „*nur ein Teilaspekt der seit Jahrzehnten virulenten Verkehrsproblematik in Mauthausen*“. Daneben sei „*dringend auch eine Entlastung der B123 im Bereich Reiferdorf / Heinrichsbrunn / Zirking erforderlich*“.

Daneben bringen die Einschreiter vor, es bestehe ein (in Zusammenhang mit der in Aussicht stehenden Umfahrung B123 Heinrichsbrunn) widmungsrechtlich begründeter Freihaltebereich, welcher die künftige Entwicklung ihrer Liegenschaften beeinträchtigt bzw. behindere und im Fall, dass diese Umfahrung nicht umgesetzt werde, umgehend freizugeben sei. Im Freihaltebereich südlich der B3 hätten bereits Rückwidmungen von Bauland auf Grünland stattgefunden; mangels Freihaltebedürfnisses handle es sich aber aus Sicht der Einschreiter in Wahrheit um Bauland.

Sodann bezieht sich die Stellungnahme auf die vorhabensbedingten Schallimmissionen. Mitunter liege schon derzeit eine „*massive, gesundheitsgefährdende und unzumutbare Lärmbelastung*“ vor. In der Bauphase komme es zu einer „*zusätzlichen massiven, gesundheitsgefährdenden und unzumutbaren Lärmbelastung untertags und auch abends*“. Auch in der Betriebsphase werde „*die Lärmsituation (weiterhin) gesundheitsgefährdend und unzumutbar sein*“.

Daraufhin fordern die Einschreiter, die Projektwerber hätten einen zusätzlichen Planfall zu untersuchen und in den Projektunterlagen ergänzend darzustellen. Konkret bezieht sich diese Forderung auf jenen Zeitraum der Betriebsphase der neuen Donaubrücke, in dem die alte Donaubrücke – im Rahmen eines eigenen Projekts – ersatzneugebaut werden soll. In dieser (von den Einschreitern in einer späteren Stellungnahme so bezeichneten) „*Betriebsphase I*“ (Alleinbetrieb der neuen Donaubrücke) komme es aufgrund von Verkehrsverlagerungen zu einer massiven Verkehrszunahme im Bereich der Einschreiter; dieser Aspekt sei nicht berücksichtigt und untersucht worden.

Weiters wird vorgebracht, dass sich die Luftverschmutzung auf den Liegenschaften der Einschreiter „*kohärent mit der Lärmentwicklung*“ sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase massiv verschlechtern würde.

Unter Bezugnahme auf § 14 Oö. StraßenG 1991 wird angeführt, dass „*gesundheitsgefährdende und unzumutbare Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den auf diesen Straßen zu erwartenden Verkehr soweit herabgesetzt werden*“ müssten, „*als dies mit einem im Verhältnis zum erzielbaren Erfolg wirtschaftlich vertretbaren Aufwand möglich*“ sei. Vor diesem Hintergrund fordern die Einschreiter diverse Maßnahmen, etwa eine Lärmschutzwand, einen visuell ansprechenden Sichtschutz, Lärmschutz und Blendschutz sowie die Neuinstallation von Hinweisschildern.

Außerdem werde einem in der Bauphase vorgesehenen „*Ausweichradweg*“, welcher über Liegenschaften der Einschreiter führen würde, nicht zugestimmt.

Darüber hinaus befürchten die Einschreiter Beeinträchtigungen der Wasserversorgung in Qualität und Quantität und fordern Beweissicherungsmaßnahmen sowie eine etwaige Ersatzwasserversorgung.

Das projektierte Vorhaben bilde laut Punkt 2.4 der Stellungnahme außerdem keine Lösung ab, die weitestgehend im Interesse aller Schutzgüter des § 13 Abs. 3 Oö. StraßenG 1991 gelegen wäre; insbesondere werde vor dem Hintergrund der Grundrechte auf Gleichheit und Unverletzlichkeit des Eigentums auf die Interessen der Einschreiter nicht ausreichend Rücksicht genommen.

Die Einschreiter beziehen sich unter Punkt 2.5 schließlich auf den im Zuge des Trassenverordnungsverfahrens nach §§ 11 f Oö. StraßenG 1991 erstellten Umweltbericht, in dem erwähnt werde, dass „*die tatsächlichen Auswirkungen mit verschiedenen eingriffsmindernden Maßnahmen so gering wie möglich gehalten werden können*“. Diese Maßnahmen seien Voraussetzung für das positive Ergebnis des Umweltberichts. Da die Einschreiter im Trassenverordnungsverfahren auf das konkrete Projektgenehmigungsverfahren verwiesen worden seien, sei nun die Umsetzung der Maßnahmen nicht sichergestellt und das Vorhaben widerspreche den Bestimmungen des Oö. StraßenG 1991.

1.3.13. Exkurs: Zur Stellungnahme Nr. 27 – NÖ Umweltschutz

Die Einschreiterin verweist auf ihre bereits im Zuge der Vorprüfung abgegebene Stellungnahme. In dieser wird auf einzelne projektseitige Ausgleichs- und CEF-Maßnahmen Bezug genommen, wobei jeweils Anmerkungen abgegeben oder konkrete Änderungsvorschläge erstattet werden.

Folgende Maßnahmen werden behandelt: „Waldverbesserung (A-T-Bet-07)“; „Biotopbäume (A-T-BET-010)“; „Ersatzaufforstung (A-T-Bet-08)“; „Außernutzungstellung (A-T-BET-09)“; „Außernutzungstellung Auwald NÖ (CEF-A-Bet 1)“; „Fledermaus-Ersatzquartiere (CEF-T-Bet-02)“; „Anlage eines Ersatzlaichgewässers (NÖ) 500 m² (Wasseroberfläche) (CEF-T-Bet-03)“; „Waldverbesserung Auwald NÖ, 3 ha (CEF-A-Bet 2)“ und „Ersatzaufforstung Auwald NÖ, 2,7 ha (CEF-A-Bet 3)“.

Außerdem schließt sich die Einschreiterin der bereits oben dargestellten Stellungnahme der Oö. Umweltschutz an.

1.3.14. Zu den gleichlautenden Stellungnahmen Nr. 28 (Exkurs) – Bürgerinitiative „NIEDERÖSTERREICH – Pro Donaubrücke Mauthausen“ und Nr. 29 – Bürgerinitiative „Pro Donaubrücke Mauthausen“

Die Einschreiterin fordert in ihrer Pro-Stellungnahme eine frühere Fertigstellung des Vorhabens als bis 2027, da die derzeitige und die zu erwartende Entwicklung der Verkehrssituation und die damit verbundenen Staus rund um die Bestandsbrücke unzumutbar viel CO₂, Feinstaub und Lärm verursachen würden. Weiters sei aufgrund des „bekanntermaßen schlechten Zustands der Bestandsbrücke nicht auszuschließen, dass diese vor dem Jahr 2027 nicht mehr befahrbar“ sei. Dies würde aufgrund der Staus und unvermeidlichen Umwegkilometer eine weitere, noch höhere Umweltbelastung bewirken. Die Bauphasenplanung stehe daher im Widerspruch zu § 17 Abs. 2 UVP-G 2000, wonach die Schadstoffbelastung durch das Vorhaben möglichst gering zu halten sei. Bei rascherer Umsetzung des Vorhabens würden die Belastungen auf das erforderliche Minimum reduziert werden.

1.4. Stellungnahmen zum Parteiengehör

Im Zuge des Parteiengehörs, welches im Zuge der Anberaumung der mündlichen Verhandlung und der Verfahrensstrukturierung (§ 14 UVP-G 2000) gewährt wurde, wurden **folgende Stellungnahmen abgegeben**, in denen von den Einschreibern im Wesentlichen die oben dargestellten, in den Einwendungen gemachten Ausführungen wiederholt wurden. Mitunter haben gewisse Einschreiter, welche sich im Zuge der Antragsaufgabe noch nicht am Verfahren beteiligt hatten, erstmalige Äußerungen abgegeben (gekennzeichnet mit „*“). Die Stellungnahmen, welche nur im Verfahren der NÖ Landesregierung (nicht jedoch im vorliegenden Verfahren der Oö. Landesregierung) erhoben wurden, sind nachstehend als „Exkurs“ gekennzeichnet (das Einlangensdatum bezieht sich insofern auf das Einlangen im Akt der NÖ Landesregierung).

- a.) **Stellungnahme des Vereins „DoNeubrücke“***,
4311 Schwertberg, vom 14.09.2023, eingelangt am 18.09.2023;
- b.) **Stellungnahme der Bürgerinitiative „Pro Donaubrücke Mauthausen“**,
4310 Mauthausen, vom 26.09.2023, eingelangt am 02.10.2023;
- c.) **Exkurs: Stellungnahme der OMV Downstream GmbH**,
2320 Schwechat, vom 22.05.2023, eingelangt am 11.10.2023;
- d.) **Stellungnahme des Tourismusverbands Donau Oberösterreich***,
4040 Linz, vom 03.10.2023, eingelangt am 05.10.2023
- e.) **Stellungnahme des ÖAMTC***,
1030 Wien, vom 13.10.2023, ebendann eingelangt;
- f.) **Exkurs: Stellungnahme von Herbert Pühringer**,
(Vertreter der Bürgerinitiative Pro Ennsdorf-Pyburg-Windpassing), 4482 Ennsdorf,
vom 14.10.2023, eingelangt am 15.10.2023
- g.) **Exkurs: Stellungnahme von Walter Forstenlechner**,
vom 16.10.2023, ebendann eingelangt
- h.) **Stellungnahme der Wirtschaftskammer Oberösterreich**,
4020 Linz, vom 12.10.2023, eingelangt am 16.10.2023

- i.) **Stellungnahme der Gemeinde Mauthausen***,
(vertreten durch Hawel, Eypeltauer, Gigitner, Huber & Partner Rechtsanwälte, 4020 Linz),
vom 17.10.2023, ebendann eingelangt
- j.) **Stellungnahme von Mag. Hannes Kurz, Josef Kurz, Christine Kurz, Michael Mayrhofer und Stephan Peterseil**,
(vertreten durch die Metzler & Partner Rechtsanwälte GmbH, 4020 Linz) vom 17.10.2023,
ebendann eingelangt
- k.) **Exkurs: Stellungnahme der Gemeinde St Pantaleon-Erla**,
Ringstraße 13, 4303 St. Pantaleon-Erla, vom 16.10.2023, eingelangt am 17.10.2023
- l.) **Exkurs: Stellungnahme von Herbert Zittmayr, Maria Zittmayr und Johannes Zittmayr**,
4482 Ennsdorf, vom 17.10.2023, ebendann eingelangt
- m.) **Exkurs: Stellungnahme der Gemeinde Ennsdorf, 4482 Ennsdorf, der Bürgerinitiative Pro Ennsdorf-Pyburg-Windpassing, 4482 Ennsdorf, von Herbert Zittmayr, 4482 Ennsdorf und von Franz Lehenbauer, 4303 St. Pantaleon-Erla**,
(alle vertreten durch Heger & Partner Rechtsanwälte, 1010 Wien) vom 17.10.2023,
ebendann eingelangt
- n.) **Exkurs: Stellungnahme des NÖ Standortanwalts**,
(Dr. Christoph Pinter, LL.M.), 3100 St Pölten, vom 17.10.2023, ebendann eingelangt;

2. Erhobene Beweise

2.1. Teilgutachten

Im Zuge des Ermittlungsverfahrens wurden **Gutachten** und ergänzende Stellungnahmen zu folgenden Fachbereichen eingeholt:

Fachgebiet	Name	Vorname	Titel
Agrartechnik und Boden	JÄGER	Anton	DI
Bautechnik und Statik	SCHWEIGHOFER	Bernhard	DI
Biologische Vielfalt (Naturschutz)	KOLLAR	Hans Peter	Dr.
Deponietechnik / Gewässerschutz	AMBICHL	Hannes	DI
Eisenbahntechnik	BRODESSER	Joachim	DI
Elektrotechnik	KIRCHNER	Ulf	DI
Erschütterungen	UNTERBERGER	Wolfgang	DI Dr.
Forst- und Jagdökologie	GRUNDNER	Hans	DI
Geologie und Geotechnik	WEIXELBERGER	Günther	Mag.
Gewässerökologie und Fischökologie	GRASSER	Ursula	DI

Fachgebiet	Name	Vorname	Titel
Grundwasserhydrologie	SALZER	Friedrich	Mag.
Hydrologie-Hochwasserschutz	KICKINGER	Peter	DI
Kampfmittelerkundung	DÖRTL	Anton	DI
Lärmschutztechnik	GABRIEL	Albrecht	Ing.
Luftreinhaltetechnik	STURM	Peter	Ao.Univ.Prof. DI Dr.
Maschinenbautechnik	SCHNITZER	Andreas	Ing.
Raumordnung, Landschaftsbild, Ortsbild, Sach- und Kulturgüter	SCHERÜBL-MEITZ	Susanne	DI
Schifffahrt	KURZ	Ernst	DI
Umwelthygiene (Humanmedizin)	JUNGWIRTH	Michael	Dr.
Verkehrsplanung und Verkehrsprognose	SCHÖNHUBER	Karl	DI
Verkehrstechnik (Straße)	PICHLER	Christoph	DI
Wasserbautechnik	KURZ	Ernst	DI

Die oben kurz dargestellten **Einwendungen und Stellungnahmen** wurden den jeweils betroffenen Sachverständigen mit dem Ersuchen um fachliche Beurteilung übermittelt. Bei der Beurteilung des Vorhabens und der Erstellung der Teilgutachten wurden in der Folge die genannten Einwendungen und Stellungnahmen berücksichtigt beziehungsweise wurde in der fachlichen Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen sowie in Ergänzungen zu den Gutachten, insbesondere im Zuge der öffentlichen mündlichen Verhandlung, auf die konkreten Einwendungen und Stellungnahmen eingegangen.

Das eingereichte Projekt wurde unter Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen einer **Umweltverträglichkeitsprüfung** unterzogen, d.h. es wurden von den im Verfahren beigezogenen Sachverständigen die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens geprüft sowie die Maßnahmen zur Verringerung bzw. Verhinderung von Auswirkungen und Kontrollmaßnahmen im Hinblick auf das UVP-G 2000 erarbeitet.

Auf Basis der gesetzlichen Vorgaben wurde von der Behörde ein **Untersuchungsrahmen** erarbeitet, welcher den Sachverständigen vorgelegt wurde. Die konkretisierten Fragestellungen wurden in Bereiche zu Auswirkungen, Maßnahmen und Kontrolle geteilt.

Im Untersuchungsrahmen wurde eine **Relevanzmatrix** erstellt, die im Hinblick auf das Vorhaben die möglichen, relevanten, mittelbaren und unmittelbaren Beeinflussungen der Schutzgüter darstellt. Die Relevanzmatrix ermöglicht eine Analyse der Ursache-Wirkungsbeziehungen zwischen Umweltauswirkungen und Schutzgütern.

Aufgrund der Relevanzmatrix ergaben sich **Themenbereiche und Fragestellungen**, die in der Beeinflussungstabelle aufgelistet wurden. Jeder Risikofaktor wurde einem oder mehreren Gutachtern zur Bearbeitung im Teilgutachten vorgelegt.

Die **Fragen wurden nach folgendem Muster** gestellt, wobei je nach Art der Beeinflussung die Fragestellungen aufgrund der jeweils anzuwendenden Materiengesetze angepasst wurden:

- Frage nach der Relevanz der Beeinflussung
- Frage nach der fachlichen Beurteilung der Beeinflussung
- Frage nach der fachlichen Beurteilung der Wirksamkeit der vom Projektwerber vorgeschlagenen Verminderungs-, Ersatz- oder Ausgleichsmaßnahmen
- Fragestellungen nach § 17 UVP-G 2000
- Fragestellungen nach den Materiengesetzen (Genehmigungstatbestände)
- Frage nach zusätzlichen / anderen Maßnahmenvorschlägen
- Frage nach der fachlichen Beurteilung der zu erwartenden Restbelastung durch Emissionen
- Frage nach Kontroll-, Beweissicherungs- (bei Emissionen) bzw. Ausgleichsmaßnahmen (bei Standortveränderung)

Im Rahmen der Erstellung der Gutachten wurden folgende **Schutzgüter** geprüft:

- **Umweltmedien**
 - Grundwasser
 - Oberflächenwasser
 - Untergrund / Boden
 - Luft und Klima
- **Bevölkerung**
 - Schutzinteressen der Bevölkerung
 - Gesundheit / Wohlbefinden
 - Ortsbild
 - Sach- / Kulturgüter
 - Landschaftsbild
 - Nutzungsinteressen der Bevölkerung
 - Wohn- und Baulandnutzung
 - Freizeit / Erholung
 - Forstökologie
 - Jagdökologie
- **Tiere / Pflanzen / Ökosysteme**
 - Ökosysteme / Flora / Fauna

Den Schutzgütern wurden die unmittelbaren und mittelbaren **Beeinflussungen** gegenübergestellt:

- **Emissionen**
 - Luftschadstoffe
 - Abwasser
 - Lärm
 - Licht
- **Standortveränderungen**
 - Flächeninanspruchnahme
 - Zerschneidung der Landschaft
 - visuelle Störungen

Es wurden die umweltrelevanten **Auswirkungen** des Projektes geprüft sowie die **Maßnahmen** zur Verhinderung von Auswirkungen und Kontrollmaßnahmen im Hinblick auf das UVP-G 2000 erarbeitet und Fachgutachten erstellt.

Aus den Teilgutachten ist ersichtlich, dass aus der jeweiligen fachlichen Sicht das Gesamtvorhaben dem **Stand der Technik** entspricht, die **Umweltverträglichkeit** sowohl aus dem jeweiligen Fachbereich heraus als auch unter der Berücksichtigung von Wechselwirkungen mit anderen Fachbereichen gegeben ist und gegen die Erteilung einer Genehmigung **kein fachlicher Einwand** besteht, sofern die vorgeschlagenen **Auflagen** eingehalten werden.

Aufgrund dieser Teilgutachten wurde die **zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen** erstellt, die ebenfalls zum Ergebnis kommt, dass das geplante Vorhaben umweltverträglich ist.

2.2. Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen

Aufgrund der von den Sachverständigen der jeweiligen Fachbereiche erstellten Teilgutachten wurde die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen am 25.08.2023 gemäß § 12a UVP-G 2000 erstellt, die ebenfalls zum Ergebnis kommt, dass das geplante Vorhaben **umweltverträglich** ist.

Die zusammenfassende Bewertung wurde gemäß § 13 Abs. 2 UVP-G 2000 den Betroffenen übermittelt sowie den Verfahrensparteien ediktal zugestellt.

2.3. Öffentliche mündliche Verhandlung

Aufgrund der Verpflichtung zur einvernehmlichen Vorgehensweise und der auch verfassungs- sowie verwaltungsverfahrenrechtlich gebotenen Zweckmäßigkeit, Einfachheit, Raschheit und Sparsamkeit der Verwaltung wurde von den beiden zuständigen Behörden, nämlich der Oö. Landesregierung und der NÖ Landesregierung, am 02., 03., 06., 07. und 08.11.2023 im VAZ St. Pölten eine **gemeinsame öffentliche mündliche Verhandlung** abgehalten.

Gemäß **§ 40 AVG** sind mündliche Verhandlungen an Ort und Stelle, sonst am Sitz der Behörde oder an dem Ort abzuhalten, der nach der Sachlage am zweckmäßigsten erscheint. Es wurde daher nach dem Gesetz die dritte Variante, nämlich **der nach der Sachlage zweckmäßigste Ort**, gewählt:

So war es zweckmäßig – insbesondere unter Berücksichtigung der **Verfahrensökonomie** und des gebotenen **einvernehmlichen**, koordinierten und eng abgestimmten **Vorgehens** der beiden zuständigen UVP-Behörden – eine gemeinsame Verhandlung am Sitz jener Behörde durchzuführen, auf deren Landesgebiet ca. 85 % der Vorhabensbestandteile situiert sind (Niederösterreich). Den **Parteien** wurde es dadurch erspart, sich zwecks Wahrung ihrer Rechte in beiden Verfahren zweimal fünf Tage für die mündlichen Verhandlungen Zeit nehmen zu müssen. Das für die Parteien diffizile „**Aufdröseln**“ der **Argumente** auf das jeweils „richtige“ Verfahren wurde durch die gleichzeitige durchgängige Anwesenheit beider Verfahrens- bzw. Verhandlungsleiter entschärft; durch Verweise konnten Wiederholungen vermieden und viel **Zeit eingespart** werden. Die klare Strukturierung der **Verhandlungsschrift** entspricht dabei den Vorgaben des AVG und ermöglicht eine eindeutige Zuordnung der Stellungnahmen zum jeweiligen Verfahren. Auch die erforderliche **Anwesenheit** der zahlreichen Amtsorgane und behördlich beigezogenen nichtamtlichen und amtlichen Sachverständigen konnte auf fünf Tage beschränkt werden, was zur **Ressourcenbündelung** iSd Einsparung von öffentlichen Personalkosten, Gebühren der nichtamtlichen Sachverständigen sowie Kommissionsgebühren der Amtsorgane beigetragen hat. Auch dem UVP-G 2000 (bzw. der UVP-RL) zugrunde liegenden Prinzip der umfassenden und **integrativen Gesamtbetrachtung der Umweltauswirkungen des Gesamtvorhabens** konnte durch die Abhaltung einer gemeinsamen mündlichen Verhandlung optimal Rechnung getragen werden. Die **Zweckmäßigkeit** ist daher aus Sicht der Behörde **klar gegeben**.

Bei dieser **öffentlichen mündlichen Verhandlung** wurden das Projekt von den Vertretern der Projektwerber vorgestellt und dieses sowie die Gutachten von den Anwesenden erörtert. Soweit vorgebracht, wurden die von den beigezogenen Sachverständigen erstellten Gutachten vom jeweiligen Sachverständigen dargelegt, wobei in diesen Gutachten festgehalten wurde, dass das Projekt aus fachlicher Sicht bei projektgemäßer Ausführung und Einhaltung der vorgeschlagenen Auflagen aus der jeweiligen fachlichen Sicht umweltverträglich und genehmigungsfähig ist.

Die Diskussion mit den Beteiligten hat **keine Änderung dieser Kernaussagen der Gutachter** ergeben. Weiters wurde von den Sachverständigen ausgeführt, dass die in der Verhandlung näher erörterten und präzisierten Einwendungen und Stellungnahmen der anwesenden Öffentlichkeit in der fachlichen Beurteilung berücksichtigt wurden und diese in Bezug auf die Beurteilung der Umweltverträglichkeit und Genehmigungsfähigkeit nichts ändern.

3. Beweiswürdigung

3.1. Allgemeine Ausführungen

Die Art und Weise, wie die Beweise (insbesondere die Gutachten) erhoben wurden, entspricht den **Bestimmungen des Ermittlungsverfahrens des AVG**. Die Entscheidung gründet sich somit auf das durchgeführte Ermittlungsverfahren, insbesondere auf die Einreichunterlagen samt Verbesserungen und Präzisierungen und die Umweltverträglichkeitserklärung, auf die erstellten Teilgutachten samt den Stellungnahmen der Prüfgutachter zu den während der öffentlichen Auflage abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen, die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen, die Ergebnisse der mündlichen Verhandlung sowie auf die Erklärungen der Parteien und der Beteiligten.

Seitens der Gegner wurde zunächst moniert, dass die vorgelegten Unterlagen nicht vollständig seien (z.B. in Hinblick auf die Untersuchungsmethodik zum Mittelspecht oder die Darstellung der

Planfälle). Von den beigezogenen Gutachtern wurde aus fachlicher Sicht festgestellt, dass die Unterlagen **vollständig, plausibel und nachvollziehbar** sind.

3.2. Teilgutachten

Die Gutachten wurden von den in den jeweiligen Fachgebieten einschlägig gebildeten Fachleuten erstellt, die nicht nur die fachliche Ausbildung, sondern auch entweder eine langjährige Erfahrung als **(Amts-)Sachverständige** in den jeweils einschlägigen materienrechtlichen Genehmigungsverfahren besitzen, als gerichtlich beeidete Sachverständige eingetragen sind oder auch (in der Mehrzahl) wiederholt bei UVP-Verfahren – nicht nur bei Verfahren der Oö. Landesregierung – als Gutachter beigezogen wurden.

Die Gutachten sind **methodisch einwandfrei** und entsprechen wiederum – sowohl formal als auch inhaltlich – den allgemeinen Standards für derartige Gutachten und sind inhaltlich schlüssig und nachvollziehbar und daher der Entscheidung zugrunde zu legen. Die beigezogenen Sachverständigen gehen in ihren Gutachten auf die ihnen gestellten Fragestellungen ausführlich ein. In den einzelnen Gutachten wurden die Prüfmethode und das Prüfergebnis beschrieben. Anhand dieser Beschreibung zeigt sich, dass bei der fachlichen Beurteilung nach wissenschaftlichen Maßstäben vorgegangen wurde. Vor allem kann nachvollzogen werden, dass der sachverständigen Beurteilung die einschlägig relevanten, rechtlichen wie fachlichen Regelwerke und technischen Standards zugrunde gelegt wurden. Angesichts dessen erfüllen die Ausführungen der Sachverständigen die rechtlichen Anforderungen, die an ein Gutachten gestellt sind.

Insbesondere wurden **zu allen beurteilungsrelevanten Themen** Gutachten eingeholt.

Die Vorbringen der Einwender beziehungsweise die **Stellungnahmen** waren weder formal noch inhaltlich geeignet, die fachliche Befähigung der Sachverständigen oder die Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit der Gutachten in Frage zu stellen, zumal in den Gutachten bzw. Einwendungs- und Stellungnahmebeantwortungen selbst und in der öffentlichen Erörterung der Gutachten in der Verhandlung auf die Einwendungen und Stellungnahmen eingegangen wurde.

Die im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung erstellten Gutachten und gutachterlichen Stellungnahmen (Einwendungs- / Stellungnahmebeantwortungen, Ergänzungsgutachten) sind daher der Entscheidung zugrunde zu legen.

Auch **inhaltlich** sind die Teilgutachten **schlüssig und nachvollziehbar**. Ein Widerspruch zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen kann nicht erkannt werden. Ein solcher Widerspruch zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen konnte auch durch die Projektgegner nicht dargelegt werden. Sie sind daher der Entscheidung zugrunde zu legen.

Nach ständiger Rechtsprechung des VwGH kann ein von einem tauglichen Sachverständigen erstelltes, mit den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen nicht im Widerspruch stehendes Gutachten **nur auf gleicher fachlicher Ebene** durch ein gleichwertiges Gutachten oder durch fachlich fundierte Argumente tauglich **bekämpft werden** (VwGH 25.04.2003, 2001/12/0195 ua.). Nur Widersprüche zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen können auch ohne sachverständige Untermauerung aufgezeigt werden (VwGH 20.10.2005, 2005/07/0108; 02.06.2005, 2004/07/0039; 16.12.2004, 2003/07/0175).

(Gegen-)Gutachten der Vorhabensgegner wurden generell nur im Verfahren der NÖ Landesregierung (da ein einheitliches Vorhaben vorliegt, wird nachstehend dennoch darauf eingegangen) und dort bloß zu den Fachbereichen biologische Vielfalt (Naturschutz), Lärmschutz, Verkehrsplanung und Verkehrsprognose sowie Verkehrstechnik (Eisenbahntechnik) vorgelegt (siehe unten). Im Übrigen wurden keine weiteren Gegengutachten vorgelegt. Weder durch die vorgelegten Gutachten noch durch die sonstigen Vorbringen konnten fachlich unrichtige Beurteilungen aufgezeigt oder Widersprüche zu den Erfahrungen des Lebens dargelegt noch von der Behörde festgestellt werden.

Die fachlichen Beurteilungen gehen davon aus, dass die Auswirkungen des Vorhabens den gesetzlich zulässigen Rahmen nicht überschreiten.

Abschließend ist noch festzuhalten, dass aus den Gutachten hervorgeht, dass die Beurteilung des gegenständlichen Vorhabens auf plausiblen und nachvollziehbaren Prognosebeurteilungen beruht.

3.3. Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen

Die **zusammenfassende Bewertung** der Umweltauswirkungen wurde aufgrund der Teilgutachten erstellt, wobei insbesondere eine Beurteilung im Hinblick auf allfällige Widersprüche der einzelnen Teilgutachten zueinander vorgenommen wurde. Im Zuge der Gutachtersitzungen wurde festgestellt, dass die einzelnen Teilgutachten zueinander nicht in Widerspruch stehen. Vielmehr wurde festgestellt, dass die Gutachten schlüssig aufeinander aufbauen und auch keine widersprüchlichen Vorschreibungen verlangen.

Für die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen als **Gesamtgutachten** gilt daher das, was für die Teilgutachten bereits oben festgehalten wurde. Somit muss auch die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen als **schlüssig und nachvollziehbar** angesehen werden. Ein Widerspruch zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen kann somit auch hier nicht erkannt werden. Die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen ist daher der Entscheidung zugrunde zu legen.

3.4. Öffentliche mündliche Verhandlung

Die öffentliche mündliche Verhandlung wurde entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen im **Großverfahren** kundgemacht und ausgeschrieben und erfolgte entsprechend den Bestimmungen des AVG.

Bei dieser öffentlichen mündlichen Verhandlung wurden das **Projekt** von den Vertretern der Projektwerber und – soweit vorgebracht – die von den beigezogenen Sachverständigen erstellten **Gutachten** vom jeweiligen **Sachverständigen** dargelegt, wobei in diesen Gutachten festgehalten wurde, dass das Projekt aus fachlicher Sicht bei projektgemäßer Ausführung und Einhaltung der vorgeschlagenen Auflagen aus der jeweiligen fachlichen Sicht umweltverträglich und genehmigungsfähig ist.

Die Diskussion mit den Beteiligten hat **keine Änderung dieser Kernaussagen der Gutachter** ergeben. Weiters wurde von den Sachverständigen ausgeführt, dass die in der Verhandlung näher erörterten und präzisierten Einwendungen und Stellungnahmen der anwesenden Öffentlichkeit in

der fachlichen Beurteilung berücksichtigt wurden und diese in Bezug auf die Beurteilung der Umweltverträglichkeit und Genehmigungsfähigkeit nichts ändern.

Die **Verhandlungsschrift** ist formal entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen im Sinn des § 14 Abs. 5 AVG zustande gekommen.

Kurz zusammengefasst war das **Ergebnis der Verhandlung**, dass den Anwesenden sowohl das Projekt, die Umweltverträglichkeitserklärung sowie die zu diesem Projekt seitens der Behörde eingeholten (Teil-)Gutachten (somit auch) mündlich zur Kenntnis gebracht wurden. Diese Unterlagen konnten eingesehen werden und es konnten Fragen gestellt und Stellungnahmen abgegeben werden.

Abschließend kann daher festgehalten werden, dass die Verhandlung **formal entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen abgehalten** wurde, die Verhandlungsschrift den wesentlichen Verhandlungsverlauf sowohl zeitlich als auch inhaltlich festhält, die Verhandlungsschrift entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen zustande gekommen ist und die wesentlichen Ziele der Verhandlung, nämlich die mündliche Erörterung der Sache und die Gelegenheit, vom Ergebnis der Beweisaufnahme Kenntnis zu erlangen und dazu (mündlich) Stellung zu nehmen, erreicht hat.

Die Verhandlungsschrift liefert nun jedenfalls den **Beweis**, dass von den beigezogenen Sachverständigen durch die mündliche Erörterung nicht von der in den schriftlichen Gutachten ausgeführten fachlichen Meinung abgegangen wird.

Während der – gemäß den Großverfahrensbestimmungen des AVG vorgesehenen – dreiwöchigen **Auflage der Verhandlungsschrift** wurde keine Stellungnahme dazu abgegeben.

Das Ergebnis war daher der Entscheidung zugrunde zu legen.

3.5. Zusammenfassende Beweiswürdigung

Die im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung erstellten Gutachten waren der Entscheidung zugrunde zu legen und den Einwendungen war nicht zu folgen; die allenfalls beantragte Aufnahme weiterer Beweise war aus Sicht der Behörde nicht erforderlich.

Auch inhaltlich sind die Teilgutachten schlüssig und nachvollziehbar. Ein Widerspruch zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen kann nicht erkannt werden. Sie sind der Entscheidung zugrunde zu legen.

Nach ständiger Rechtsprechung des VwGH kann ein von einem tauglichen Sachverständigen erstelltes, mit den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen nicht im Widerspruch stehendes Gutachten nur auf gleicher fachlicher Ebene durch ein gleichwertiges Gutachten oder durch fachlich fundierte Argumente tauglich bekämpft werden (VwGH 25.4.2003, 2001/12/0195 ua.). Nur Widersprüche zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen können auch ohne sachverständige Untermauerung aufgezeigt werden (VwGH 20.10.2005, 2005/07/0108; 2.6.2005, 2004/07/0039; 16.12.2004, 2003/07/0175). Derartige Widersprüche konnten weder durch die Einwendungen noch durch die sonstigen Stellungnahmen aufgezeigt werden.

3.6. Fachliche Stellungnahmen gegen das Vorhaben

3.6.1. Allgemeines

Im Zuge der Vorlage von Einwendungen wurden nur im Verfahren der NÖ Landesregierung folgende **fachliche Stellungnahmen** vorgelegt; da ein einheitliches Vorhaben vorliegt, wird zwecks inhaltlich einheitlicher / gesamtheitlicher Betrachtung nachstehend dennoch darauf eingegangen. Die Behörde geht zunächst davon aus, dass die jeweiligen Ersteller der fachlichen Stellungnahmen grundsätzlich die fachliche Eignung zum Erstellen von Gutachten im jeweiligen Fachbereich aufweisen:

- a.) verkehrplus GmbH, B123B NEUE DONAUBRÜCKE MAUTHAUSEN STELLUNGNAHME ZUR UVE-AUFLAGEUNTERLAGEN UVP "DBM" APRIL 2023 vom 24.05.2023
- b.) BLU Biologie Landschaft Umwelt, Dr. Manfred Föger, Fachgutachten Naturschutz im Rahmen des Parteiengehörs gemäß UVP-G 2000 vom 30.05.2023
- c.) DIPL.- ING. KATH ZIVILTECHNIKER GmbH ZIVILINGENIEUR FÜR BAUWESEN, Landesstraße B 123 b Abzweigung neue Donaubrücke Mauthausen Einreichprojekt 2022, 2. Stellungnahme zum Einreichprojekt Fachbereich Schalltechnik vom 10.05.2023
- d.) Dipl.-Ing. Martin Kranewitter, Verkehrstechnische Stellungnahme vom 18.11.2022

Diese vorgelegten fachlichen Stellungnahmen beziehen sich nur auf die von den Projektwerbern vorgelegten Unterlagen **nicht jedoch auf die behördliche Beurteilung**, welche mit 25.08.2023 vorlag.

Diese zitierten Unterlagen wurden jedenfalls **vor Erstellung der behördlichen Gutachten** sowie der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen erstellt und versuchen Mängel bzw. falsche bzw. mangelhafte Beurteilungen des eingereichten Vorhabens aufzuzeigen; sie konnten sich daher zu diesem Zeitpunkt nicht mit den behördlichen Gutachten auseinandersetzen.

Vielmehr ist es umgekehrt der Fall, dass nämlich in der **Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen die Vorbringen durch die behördlichen Sachverständigen** eingehend abgehandelt und als nicht beurteilungsrelevant bewertet wurden. Eine Bestätigung dazu erfolgte durch die Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung.

Die in diesen Stellungnahmen gemachten Ausführungen wurden somit von den von der Behörde beigezogenen Sachverständigen in ihren Gutachten berücksichtigt; in diesen wurde auch dargelegt, warum den Ausführungen **nicht zu folgen** war.

Im Rahmen des **Parteiengehörs** wurden – wiederum nur im Verfahren der NÖ Landesregierung – folgende fachliche Stellungnahmen vorgelegt, in welchen die nach Ansicht der Einschreiter weiterhin bestehenden Mängel in den Gutachten bzw. im Projekt dargelegt wurden:

- a.) verkehrplus GmbH, B123B NEUEDONAUBRÜCKE MAUTHAUSEN STELLUNGNAHME ZU GUTACHTEN DERAMTSACHVERSTÄNDIGEN AUGUST 2023 vom 12.10.2023
- b.) BLU Biologie Landschaft Umwelt, Dr. Manfred Föger, Fachgutachten Naturschutz im Rahmen des Parteiengehörs zu den ergänzenden Unterlagen gemäß UVP-G 2000 vom 12.10.2023

- c.) DIPL.- ING. KATH ZIVILTECHNIKER GmbH ZIVILINGENIEUR FÜR BAUWESEN,
Landesstraße B 123 b Abzweigung neue Donaubrücke Mauthausen Einreichprojekt 2022
3. Stellungnahme zum Einreichprojekt Fachbereich Schalltechnik vom 02.10.2023

Zusammenfassend ist zu den Ausführungen festzuhalten, dass es sich dabei **nicht um „Gegengutachten“** zu den von der Behörde erstellten Gutachten **handelt**, da keine dieser Stellungnahme eine umfassende Beurteilung durch Befund und Gutachten des gesamten Vorhabens in Hinblick auf den jeweiligen Fachbereich, wie es von der Behörde zu beurteilen ist, vornimmt. Es werden **lediglich Teilaspekte** aus der Beurteilung herausgegriffen und versucht bzw. behauptet das in diesen Teilaspekten mangelnde oder falsche Beurteilungen vorgenommen worden wären.

3.6.2. Zur Stellungnahme der verkehrplus GmbH vom 12.10.2023

Grundsätzlich ist dazu auf die Verhandlungsschrift Punkt 8.9 und 8.10 zu verweisen, wo die Diskussion der nachfolgenden Fragen in der öffentlichen Verhandlung dokumentiert ist. Ergebnis dieser Diskussion war jedenfalls, dass seitens der Fachgutachtenersteller der Konsenswerber nachvollziehbar dargelegt wurde, dass die vermeintlich aufgezeichneten Mängel in der Beurteilung nicht bestehen. Auch sind die von der Behörde beigezogenen Sachverständigen von ihren zuvor schriftlich geäußerten fachlichen Meinungen nicht abgegangen. Die Ausführungen sind daher grundsätzlich **nicht** geeignet, zu einer **anderen Beurteilung** durch die Behörde zu führen.

In dieser Stellungnahme werden noch 4 Punkte thematisiert, welche aus Sicht der Einschreiter berücksichtigt hätten werden sollen.

a.) Zu den „Sowieso“-Maßnahmen

Dazu wird auszugsweise ausgeführt:

„Die Aussage des SV, dass dies keine maßgebenden Veränderungen der Vorhabensbedingten Umweltwirkungen in der B123 Ortsdurchfahrt Ennsdorf bei Entfall der gesamten ‚Sowieso‘-Maßnahmen hat, ist aus fachlicher Sicht hinsichtlich Schallauswirkungen / Luftschadstoffe / Erschütterungen und ergänzend hinsichtlich Leistungsfähigkeit der Kreuzungen zu hinterfragen! Die Umsetzung der ‚Sowieso‘-Maßnahmen ist für eine Verkehrsberuhigung und die Verbesserung der Umweltwirkungen auf der B123 Ortsdurchfahrt Ennsdorf jedenfalls erforderlich.“

Zunächst ist dazu auch auf die Ausführungen unter Punkt 8.8 hinzuweisen. Die Ausführungen in der Stellungnahme stellen jedenfalls kein „Gegengutachten“ dar, sondern bezweifeln nur im wesentlichen begründungslos die Ausführungen des Sachverständigen, der wiederum in seiner fachlichen Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen vom 10.10.2023 Folgendes ausführt und darlegt, warum dies nicht stimmt:

„Der in der Stellungnahme von Verkehrplus hervorgehobene Teil des Zitates ‚keinen Einfluss auf die Gesamtverkehrsbelastungen‘ bezieht sich, wie in eben diesem Zitat ausgeführt, auf das Untersuchungsgebiet nördlich der Donau. In der Gutachtensergänzung vom 17.08.2023 wurde nicht in Abrede gestellt, dass die Gesamtverkehrsmengen bzw. auch der Schwerverkehr auf der B123 durch Ennsdorf und auf der L6247 bei Entfall der ‚Sowieso‘ Maßnahmen (insbesondere bei Entfall des Lkw- Fahrverbote) gegenüber dem Einreichprojekt erhöht werden. Die projektkausalen verkehrlichen Auswirkungen (Differenz zwischen Maßnahmenplanfall und Nullplanfall =

verkehrliche Auswirkungen des gegenständlichen Projektes) weichen aber nur geringfügig vom Einreichprojekt 2022 ab.“

Bezogen auf das eingereichte Projekt sind die Auswirkungen der sogenannten „Sowieso-Maßnahmen“ de facto irrelevant und führen die Ausführungen **nicht zu einer anderen Beurteilung** durch die Behörde.

b.) Themenbereich Eisenbahnkreuzungen

Dazu wird ausgeführt:

„Eine Betrachtung der Auswirkungen auf die Landesstraße B123, somit die Betrachtung der Situation aus verkehrstechnischer Sicht mit mehr als 10 Zugfahrten je Tag, ist jedoch jedenfalls erforderlich.“

Der Behauptung der Einschreiter liegt jedenfalls keine Verkehrsflusssimulation zugrunde. Gemäß der im Projekt durchgeführter Verkehrsflusssimulation pendelt sich im Prognosejahr 2035 in der Spitzenstunde der Verkehrsfluss nach wenigen Minuten am sensibelsten Knoten wieder ein, woraus abgeleitet werden muss, dass mehrere Sperren der Eisenbahnkreuzung in der Spitzenstunde auch möglich wären, ohne die Verkehrssicherheit zu gefährden.

Die Beurteilung der Auswirkungen der Eisenbahnkreuzung erfolgte dem Stand der Technik entsprechend und führen die Ausführungen **nicht zu einer anderen Beurteilung** durch die Behörde.

c.) Themenbereich Verkehrssicherheit

Dazu wird ausgeführt:

„Es wird wiederholt darauf hingewiesen, dass eine generelle Aussage, dass mit Umsetzung des Einreichprojekts 2022 eine ‚Erhöhung der Verkehrssicherheit‘ erfolgt, nicht möglich ist. Dies gilt insbesondere für die B123 Ortsdurchfahrt Ennsdorf bei Entfall der ‚Sowieso‘-Maßnahmen (siehe Punkt 1).“

Die „Erhöhung der Verkehrssicherheit“ an sich stellt weder ein Kriterium der Umweltverträglichkeitsprüfung noch eine Genehmigungsvoraussetzung dar.

Die Beurteilung der Verkehrssicherheit und die Planung des Projektes erfolgten (unwidersprochen) entsprechend dem Stand der Technik und es wurden die Richtlinien und Vorschriften für den Straßenverkehr eingehalten und führen die Ausführungen daher **nicht zu einer anderen Beurteilung** durch die Behörde.

d.) Diskussion über Bedarf von zwei Donaubrücken und von Alternativen

Dazu ist insbesondere auf die folgenden Punkte 8.6, 8.10 und 8.14 zu verweisen. Die dazu gemachten Ausführungen führen nicht zu einer anderen Beurteilung durch die Behörde.

e.) **Berücksichtigung von Entwicklungen im Nahbereich von Ennsdorf in der Verkehrsprognose bzw. deren Auswirkungen**

Zur Frage, wann eine konkret absehbare Entwicklung vorliegt, die von der Behörde zu berücksichtigen ist, hat die ständige Judikatur¹ auf das Vorliegen einer Bewilligung für ein noch nicht in Betrieb genommenes Vorhaben / Projekt abgestellt.

Ohne eine – allenfalls noch nicht rechtskräftige – Bewilligung kann ein anderes geplantes Vorhaben / Projekt nicht als „konkret absehbare Entwicklung“ qualifiziert werden. Die mit den in der Stellungnahme angeführten Vorhaben / Projekten jeweils einhergehenden Immissionsbelastungen sind daher weder als eine in der Umwelt bereits gegebene Gefährdung², noch als Bestandteil der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse³ zu qualifizieren und daher auch nicht der sachverständig ermittelten Grundbelastung hinzuzurechnen.

Bei der Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit nach den materienrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen und sowie den Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 17 Abs. 2 UVP-G 2000 sind demnach zunächst nur bewilligte Vorhaben direkt zu berücksichtigen.

Auf der anderen Seite bilden gerade Prognosemodelle, welche dem Stand der Technik entsprechen und der Beurteilung dieses Vorhabens zugrunde liegen, die Fortentwicklung ab, und beinhalten somit zukünftige Änderungen und Entwicklungen im Beurteilungsraum und somit auch im Nahbereich von Ennsdorf, sowohl was die Verkehrsentwicklung, als auch Emissions- und Immissionsentwicklung betrifft.

Die Ausführungen waren somit **nicht** geeignet **zu einer anderen Beurteilung** durch die Behörde zu führen.

3.6.3. Zur Stellungnahme von BLU Biologie Landschaft Umwelt, Dr. Manfred Föger, vom 12.10.2023

Grundsätzlich ist dazu zunächst auf die Verhandlungsschrift Punkt 8.17, wo die Diskussion der nachfolgenden Fragen in der öffentlichen Verhandlung dokumentiert ist, sowie auf die Punkte 8.18 und 8.19 zu verweisen. Ergebnis dieser Diskussion war jedenfalls, dass seitens der Fachgutachtersteller der Konsenswerber nachvollziehbar dargelegt wurde, dass die vermeintlich aufgezeichneten Mängel in der Beurteilung nicht bestehen. Auch ist der von der Behörde beigezogenen Sachverständigen von seiner zuvor schriftlich geäußerten fachlichen Meinung nicht abgegangen. Die Ausführungen sind daher grundsätzlich **nicht** geeignet, zu einer **anderen Beurteilung** durch die Behörde zu führen.

¹ VwGH 27.06.2003, 2001/04/0086; 12.09.2007, 2005/04/0115; 11.12.2009, 2006/10/0146.

² VwGH 26.05.1998, 98/04/0022.

³ Vgl. § 77 Abs 2 GewO.

Folgende Mängel würden in der Beurteilung noch bestehen bleiben:

- a.) **Verluste von Brutbäumen für Stare würden angeführt, Verluste von Brutbäumen von Spechten bleiben dagegen unberücksichtigt.**

Vom Konsenswerber wurde fachlich dargelegt, dass Brutbäume von Staren angeführt werden, da diese im Gegensatz zum Mittelspecht keine eigenen Bruthöhlen anlegen können. Eine Beeinträchtigung von Spechten wurde fachlich jedenfalls nicht festgestellt und reichen die im Vorhaben und aufgrund der behördlichen Vorschriften vorgesehenen Maßnahmen aus, um eine rechtlich relevante Beeinträchtigung dieser zu vermeiden.

Die Ausführungen sind daher grundsätzlich **nicht** geeignet, zu einer **anderen Beurteilung** durch die Behörde zu führen.

- b.) **Der Verlust von nur einem Revier des Mittelspechts durch Flächenbeanspruchung sei wohl zu gering geschätzt; es sei von einem Verlust von min. 2 evtl. sogar 3 Revieren auszugehen.**

Die Erhebung der Mittelspechtreviere erfolgte jedenfalls mehrfach und nach dem Stand der Technik.

Der Auwald weist in dem Eingriffsraum (400 m Effektdistanz gemäß Garniel et.al 2010) eine Fläche von rund 31 ha auf. Durch das Vorhaben gehen gehölzbestandene Habitate, welche eine Habitateignung für Mittelspechte aufweisen, von rund 3,2 ha verloren.

Es wurde fachlich dargelegt, dass durch die Flächenbeanspruchung von rd. 3,2 ha weiterhin rund 27,8 ha zur Verfügung stehen, in denen weiterhin 2 Reviere des Mittelspechtes Platz finden können. Es wird daher kein Mittelspechtrevier direkt beansprucht, sondern es kommt lediglich zu einer Verschiebung / Veränderung der Raumnutzung.

Der Mittelspecht weist in günstigen Habitaten Reviergrößen zwischen 5 bis 10 ha auf, ansonsten bis zu 25 ha (Pasinelli 2008 et.al). Im Durchschnitt ist von Reviergrößen zwischen 10 und 20 ha auszugehen. Die Behauptung des Verlusts von 2-3 Revieren ist somit nicht nachvollziehbar.

Die Ausführungen sind daher grundsätzlich **nicht** geeignet, zu einer **anderen Beurteilung** durch die Behörde zu führen.

- c.) **Es würden Ausgleichsmaßnahmen als Kompensation angerechnet, obwohl diese Ausgleichsmaßnahmen in bis zu 30 Jahren nicht ihre vollumfängliche Wirksamkeit entfalten würden und daher nach der RVS Vogelschutz 04.03.13 nicht eingerechnet werden dürften.**

Nachdem keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände verwirklicht werden, wurden die „Waldverbesserungen“ und „Ersatzaufforstungen“ nicht als CEF-Maßnahmen im Sinne des Artenschutzrechts konzipiert, sondern stellen Ausgleichsmaßnahmen für den beanspruchten Auwald dar.

Die Dauer, bis die Maßnahmen wirksam werden, wurden jedenfalls in der Planung und Beurteilung berücksichtigt. So wurden, um die teils lange Entwicklungsdauer entsprechend zu berücksichtigen,

diese Wald-Ausgleichsmaßnahmen flächenmäßig auch deutlich über dem beanspruchten Ausmaß, nämlich um das rund 3-fache, angesetzt.

Im Übrigen werden als ergänzende Maßnahme Fledermauskästen und die Sicherung von mindestens 10 Stück Biotopbäumen auch für Fledermäuse vorgesehen. Im Zuge der Walverbesserungsmaßnahmen sind ebenfalls Altbäume sowie Bäume, welche noch gerade keine Höhlen aufweisen, zu sichern, was ebenfalls zur Quartiersicherung der Fledermäuse beiträgt. Die möglichst frühzeitige Anbringung der Fledermauskästen ist vorgesehen. All diese Maßnahmen sind geeignet, die verzögerte Wirksamkeit ausreichend zu kompensieren.

Die Ausführungen sind daher grundsätzlich **nicht** geeignet, zu einer **anderen Beurteilung** durch die Behörde zu führen.

- d.) **Bei der Zerschneidung von Amphibien-Lebensräumen werde das Vorkommen der Knoblauchkröte nicht berücksichtigt, da sie im Rahmen der Kartierungen für die UVE nicht nachgewiesen bzw. übersehen worden sei. Dies treffe insbesondere auf das Teilgutachten biologische Vielfalt zu.**

und:

- e.) **Die Darstellung der Methoden zur Translokation von Amphibien und Reptilien aus den Baufeldern sei mangelhaft und entspreche nicht dem Stand der Technik. Es sei daher davon auszugehen, dass die Tötung einzelner Individuen billigend in Kauf genommen und damit ein artenschutzrechtlicher Verbotstatbestand erfüllt werde.**

Für die Behörde ist nicht erkennbar, dass bei der Auswirkungsanalyse, der Maßnahmenplanung oder den vom behördlich beigezogenen Sachverständigen vorgeschlagenen Maßnahmen nicht der Stand der Technik angewendet worden wäre, zumal im Sachverständigengutachten auf die angewendeten Grundlagen eingegangen wird.

Auch wenn das Vorkommen der Knoblauchkröte bis dato nicht bekannt sein mag, da weder in den Erhebungen zum Vorhaben 2021/22, noch in den einschlägigen Untersuchungen von Weißmair (2018, 2021/22) diese festgestellt wurde, so sind sowohl die Auswirkungsanalyse als auch die Maßnahmenplanung und die behördlichen Vorschreibungen für Amphibien somit auch für die Knoblauchkröte und andere Amphibien wie den Gras- oder Springfrosch anwendbar und kann somit eine rechtlich – insbesondere auch in Hinblick auf das Tötungsverbot – relevante Beeinträchtigung ausgeschlossen werden.

Alle zum Zeitpunkt einer Bauumsetzung vorhandene Amphibien sind und werden von der gemäß RVS zu bestellenden Bauaufsicht (vgl. Spruchpunkt V.1.2.12) zu berücksichtigen sein und diese stellt sicher, dass die vorgesehen zahlreichen Schutzmaßnahmen während der Bauphase, welche das absichtliche Töten vermeiden, umgesetzt und eingehalten werden.

Die Ausführungen sind daher grundsätzlich **nicht** geeignet, zu einer **anderen Beurteilung** durch die Behörde zu führen.

- f.) **Es gebe keinen fachlichen Beleg, dass der vorgesehene Kollisionsschutz für Fledermäuse zu einer Absenkung des Tötungsrisikos auf das Niveau des allgemeinen Lebensrisikos dieser Arten führe. Derartige „hop overs“ würden nur bei Straßen mit einer geringeren Breite oder einem begrünten Mittelstreifen mit hohen Bäumen ihre Wirksamkeit entfalten. Es sei von einer erhöhten Tötungsrate von Fledermäusen auszugehen.**

Für die Behörde ist wiederum nicht erkennbar, dass das Tötungsrisiko von Fledermäusen durch das Vorhaben gegenüber dem Tötungsrisiko von Fledermäusen, welche in Kulturlandschaften leben, erhöht würde.

Die straßenparallelen Leit- und Sperreinrichtungen sind nach dem Stand der Technik geeignete Maßnahme zur Verhinderung einer erhöhten Kollisionsgefahr⁴.

Die 4 m hohen Kollisionsschutzwände entsprechen den Empfehlungen für Leit- und Sperr-einrichtungen in den zur Planung angewendeten Arbeitshilfen und erfüllen eine Mehrfachfunktion: Insbesondere leiten sie Fledermäuse zu den Querungsmöglichkeiten, zum anderen halten sie die Tiere ab, in den Straßenraum zu fliegen bzw. leiten sie an, diesen in sicherer Höhe zu überfliegen. Darüber hinaus schützen die Wände vor Licht- und Lärmimmissionen in die umliegenden Waldbereiche.

Im Vorhaben wird die Leitfunktion durch die zusätzlichen straßenparallelen Waldränder verstärkt, welche für strukturgebundene Arten wichtige Leitstrukturen darstellen. Die im Raum auftretenden Fledermausarten sind überdies solche, welche eng oder bedingt an Strukturen fliegen. Es ist somit davon auszugehen, dass die Kollisionsschutzwände in der Kombination mit den Waldrändern eine neue räumliche Orientierung hin zur Vorlandbrücke oder Wildquerungsbrücke bewirken.

Dies umso mehr, als die o.a. Arbeitshilfen auf hochrangige, mehrspurige Straßen abstellen. Im gegenständlichen Vorhabensfall handelt es sich lediglich um eine zweistreifige Straße mit einer Breite von max. 12 m.

Das gesamte Maßnahmenbündel (Wildquerungshilfe, Vorlandbrücke, Kollisionsschutzwände) entspricht dem Stand der Technik und gewährleistet, dass Fledermäuse die verbleibenden Auwaldbereiche weiterhin nutzen und das Kollisionsrisiko auf das Maß des allgemeinen Lebensrisikos gemindert wird und somit keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände eintreten werden.

Die Ausführungen sind daher grundsätzlich **nicht** geeignet, zu einer **anderen Beurteilung** durch die Behörde zu führen.

⁴ Vgl. das angewendete Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und Vernetzung von Lebensräumen an Straßen, FGSV 2022; Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr, Bundesministerium für Digitales und Verkehr 2023; Planung und Gestaltung von Querungshilfen für Fledermäuse, Brinkmann et. al. 2012.

- g.) **Die waldverbessernden Maßnahmen für den Mittelspecht seien nicht anrechenbar, weil sie ihre vollumfängliche Wirkung erst nach mehr als 30 Jahren entfalten würden. Der Verbotstatbestand der absichtlichen Störung bzw. ihrer billigen Inkaufnahme bleibe zumindest für diese Art bestehen.**

und:

- h.) **Die Maßnahmen gegen die Beschädigung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten würden bei weitem nicht ausreichen, um die Beeinträchtigungen auf ein nicht erhebliches Maß zu reduzieren. Da die erst in mehr als 30 Jahren vollumfänglich wirksamen Maßnahmen für Spechte nicht anrechenbar seien und andere Maßnahmen zwar Teillebensräume ersetzen würden, nicht jedoch den gesamten verlorengehenden Lebensraum, würden jedenfalls erhebliche und langfristige Beeinträchtigungen der Schutzgüter im Hinblick auf die Artenvielfalt und die Lebensräume verbleiben.**

Bei den Vorbringen handelt es sich um Wiederholungen der bereits oben behandelten Fragestellungen und ist zu diesen Ausführungen auf das bereits oben Gesagte zu verweisen.

Die Ausführungen sind daher grundsätzlich **nicht** geeignet, zu einer **anderen Beurteilung** durch die Behörde zu führen.

3.6.4. Zur Stellungnahme der DIPL.- ING. KATH ZIVILTECHNIKER GmbH ZIVILINGENIEUR FÜR BAUWESEN vom 02.10.2023

Auch hier ist grundsätzlich auf die Verhandlungsschrift Punkt 8.3 zu verweisen, wo die Diskussion der nachfolgenden Fragen in der öffentlichen Verhandlung dokumentiert ist. Ergebnis dieser Diskussion war jedenfalls, dass seitens der Fachgutachtersteller der Konsenswerber nachvollziehbar dargelegt wurde, dass die vermeintlich aufgezeichneten Mängel in der Beurteilung nicht bestehen. Auch ist der von der Behörde beigezogenen Sachverständigen von seiner zuvor schriftlich geäußerten fachlichen Meinung nicht abgegangen.

Die Ausführungen sind daher grundsätzlich **nicht** geeignet, zu einer **anderen Beurteilung** durch die Behörde zu führen.

a.) Zu den allgemeinen Ausführungen

Dazu ist auf den Punkt 8.8 zu verweisen und festzuhalten, dass der Prognosehorizont und die untersuchten Planfälle nicht willkürlich gewählt wurden, sondern sich an den gesetzlichen Voraussetzungen und dem Stand der Technik bzw. der Judikatur orientieren.

Die Ausführungen sind daher grundsätzlich **nicht** geeignet, zu einer **anderen Beurteilung** durch die Behörde zu führen.

b.) Zur Unterlagenqualität

Es ist auch nicht Aufgabe der Behörde oder von Projektunterlagen, für alles und jedes eine Zusammenfassung zu bieten. Vielmehr müssen aus den Unterlagen – auch wenn sie dann eines intensiven Studiums bedürfen – alle relevanten Fakten hervorgehen. Dies ist der Fall, was auch

von den Sachverständigen so beurteilt wurde. Ein diesbezüglicher Mangel konnte durch die Behörde nicht festgestellt werden.

Die Ausführungen sind daher grundsätzlich **nicht** geeignet, zu einer **anderen Beurteilung** durch die Behörde zu führen.

c.) **Zur Ermittlung der Belastung / Rasterlärmkarten**

Die Emissionen und Immissionen wurden unter Zugrundelegung eines anerkannten und dem Stand der Technik entsprechenden Verkehrsmodells und unter Anwendung der einschlägigen schalltechnischen Normen und gesetzlichen Bestimmungen ermittelt⁵. Die Behauptung einer fehlerhaften Ermittlung von Belastungen ist somit nicht nachvollziehbar.

Dazu ist ergänzend festzuhalten, dass die Rasterlärmkarten keine Beurteilungsgrundlage darstellen, sondern ausschließlich zur Visualisierung der Schallausbreitung und zur überblicksmäßigen Darstellung der Schallbelastung dienen. Für die Beurteilung sind ausschließlich die Werte auf der Fassade gemäß § 4 Oö. LStr-LärmIV maßgeblich.

Die Ausführungen sind daher grundsätzlich **nicht** geeignet, zu einer **anderen Beurteilung** durch die Behörde zu führen.

d.) **Zu den Nebenstraßen / Grundverkehrsbelastung / makroskopisches Modell / Kalibrierung / Verkehrszählung**

Die Verkehrsbelastung auf den Nebenstraßen ergibt sich aus dem gewählten makroskopischen Modell, welches vom von der Behörde bestellten Sachverständigen für Verkehrsprognosen als dem Stand der Technik und für das Vorhaben grundsätzlich zur Beurteilung geeignet angesehen wird. Wie jedes Modell gibt auch dieses die Realität nicht 100-prozentig wieder und weist gegenüber anderen Modellen Vor- und Nachteile („Auffälligkeiten“) auf. Die Vor- und Nachteile des gewählten Modells wurden jedenfalls dargestellt und diskutiert. In der Stellungnahme wurde jedenfalls nicht nachvollziehbar dargelegt, dass die Wahl eines anderen Modells in der Gesamtheit eine andere Beurteilung nach sich ziehen würde.

Diesem Verkehrsmodell wurden auch dem Stand der Technik und den einschlägigen Richtlinien⁶ und gesetzlichen Bestimmungen⁷ folgend Verkehrszählungen und Messungen⁸ zugrunde gelegt.

Ein direkter Vergleich Messung / Berechnung („Kalibrierung“) ist auch technisch nicht möglich und können Messungen lediglich als Zusatzinformation z. B. für eine Plausibilitätskontrolle dienen. Eine solche Kontrolle wurde auch durch den von der Behörde beigezogenen Sachverständigen angestellt, welche zeigt, dass die Messergebnisse gut mit den Rechenergebnissen übereinstimmen.

Die Ausführungen sind daher grundsätzlich **nicht** geeignet, zu einer **anderen Beurteilung** durch die Behörde zu führen.

⁵ NÖ Landesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung, AL-Richtlinie Nr. 28 (Betriebsphase), ÖNORM ISO 9613-2 (Bauphase), RVS 04.02.11 bzw. ÖAL-Richtlinie Nr. 111, Software SoundPLAN.

⁶ RVS 04.02.11 Berechnung von Schallemissionen und Lärmschutz Februar 2019.

⁷ NÖ Landesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung

⁸ 10 Langzeitmesspunkten und 10 Kurzzeitmesspunkten an Referenzmesspunkten, Einlage D.03.01.01.

4. Entscheidungsrelevanter Sachverhalt

Der Entscheidung wurde Folgendes zugrunde gelegt:

4.1. Allgemeines

Der Entscheidung wurde das in den wesentlichen Teilen im Spruchpunkt IV beschriebene **Vorhaben** zugrunde gelegt. Ebenso wurde der Entscheidung zugrunde gelegt, dass das Vorhaben inklusive aller Nebeneinrichtungen und Ausgleichsmaßnahmen, welche im Projekt beschrieben sind, errichtet werden soll.

Dabei soll eine **Landesstraße** (B123b und B123) mit einer Gesamtlänge von ca 5,120 km (inkl. Ausbau an den Knoten mit den Landesstraße B1 und B3), wobei die Donau durch eine neu zu errichtende Brücke gequert wird, samt den im Projekt beschriebenen **Nebeneinrichtungen und Ausgleichsmaßnahmen**, errichtet bzw. ausgebaut werden.

Das Vorhaben entspricht dem **Stand der Technik** und es werden nur jene Maßnahmen im Zuge der Umsetzung des Vorhabens gesetzt, welche für die Umsetzung **notwendig** und zielführend sind. Von dieser Landestraße sind **Auswirkungen auf die Umwelt** zu erwarten, welche in den Projektunterlagen und der Umweltverträglichkeitserklärung dargestellt sind.

4.2. Teilgutachten und zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen

Die vorhabensbedingten Umweltauswirkungen wurden in den Teilgutachten sowie in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen beurteilt, wobei darin die **Umweltverträglichkeit und die Genehmigungsfähigkeit** durch die Sachverständigen aus der jeweiligen fachlichen Sicht bescheinigt werden. Somit wurden die den Gutachten zugrunde gelegten Sachverhalte sowie Schlussfolgerungen und Vorschriften unter der Annahme, dass diese eingehalten bzw. umgesetzt werden, als entscheidungsrelevant herangezogen. Die Details können der Aktenlage entnommen werden.

Die **zusammenfassende Bewertung** der Umweltauswirkungen, die auf den Einreichunterlagen sowie auf den 22 eingeholten Teilgutachten basiert, kommt zu folgendem Ergebnis:

Unter der Voraussetzung, dass die in der Umweltverträglichkeitserklärung und in den technischen Unterlagen bereits enthaltenen sowie die von den beigezogenen Gutachtern und Gutachterinnen als zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen im Genehmigungsverfahren berücksichtigt werden, liegt im Sinne einer **umfassenden und integrativen Gesamtschau** eine **Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Projektes** vor.

5. Entscheidungsrelevante Rechtsgrundlagen und Bewilligungstatbestände

5.1. Allgemeine Bemerkung

Gesetzesbestimmungen können frei zugänglich im Rechtsinformationssystem des Bundes (kurz: RIS) unter <https://www.ris.bka.gv.at> abgerufen werden. Auf eine wörtliche Wiedergabe der zitierten Gesetzesstellen kann daher verzichtet werden.

5.2. Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000

Mit **Bescheid der NÖ Landesregierung** vom 09.12.2020, GZ WST1-UF-104/001-2020, wurde **festgestellt**, dass das **Vorhaben** „Donauquerung B123b“ des Landes Niederösterreich und des Landes Oberösterreich, beide vertreten durch RA Dr. Andrew P. Scheichl, Wipplingerstraße 20/8-9, 1010 Wien, nämlich die Errichtung und der Betrieb einer neuen Straßenverbindung zwischen der Landesstraße B3 (bei ca. km 218,950) und der Landesstraße B1 (bei ca. km 166,300), wobei die Donau durch eine neu zu errichtende Brücke gequert wird, mit einer Gesamtlänge von ca. 5,120 km und einem prognostiziertem JDTV 2025 von 21.800 Kfz/24h und 2.850 Lkw/24h und damit jedenfalls über 15.000 Kfz, den Tatbestand des § 3 UVP-G 2000 iVm Anhang 1 Z 9 lit. e UVP-G 2000 erfüllt und daher **der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt**.

Somit ist über den gegenständlichen Antrag von der **Oö. Landesregierung** als UVP-Behörde ein **Genehmigungsverfahren** nach den Bestimmungen des UVP-G 2000 durchzuführen und mit Bescheid zu entscheiden.

Wenn ein Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, sind die nach den bundes- oder landesrechtlichen Verwaltungsvorschriften (Materiengesetzen) – auch soweit sie im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde zu vollziehen sind – für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen **materiellen Genehmigungsbestimmungen** von der UVP-Behörde in einem konzentrierten Verfahren **mitanzuwenden** – konzentriertes Genehmigungsverfahren (§ 3 Abs. 3 UVP-G 2000).

Die UVP-Behörde hat bei der Entscheidung über den Antrag zunächst die in den betreffenden **Verwaltungsvorschriften** und, soweit dies nicht ohnehin schon in anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorgesehen ist, die in § 17 Abs. 2 bis 6 UVP-G 2000 vorgesehenen **Genehmigungsvoraussetzungen** – bzw. wie im vorliegenden Fall bei Vorhaben des Anhanges 1 Z 9 UVP-G 2000 die Kriterien des **§ 24f Abs. 1 und 2** – anzuwenden.

Grundsätzlich **entfällt** bei UVP-pflichtigen Vorhaben **eine (eigenständige) Genehmigung** nach den jeweiligen Materiengesetzen, zumal nach § 17 Abs. 1 UVP-G 2000 im Rahmen der Entscheidung alle Genehmigungsvorschriften aller für das Vorhaben relevanter Verwaltungsvorschriften heranzuziehen sind.

Wenngleich das UVP-G 2000 nicht (formal) normiert, dass die nach seinem § 17 erteilte Genehmigung auch eine solche nach dem **jeweils mitangewendeten Materiengesetz** darstellt, beinhaltet sie doch jedenfalls in materieller Hinsicht die nach den Verwaltungsvorschriften für das Vorhaben erforderlichen **Genehmigungen, Bewilligungen und Feststellungen** bzw. jedenfalls die damit verbundene **Verleihung von Rechten**.

In diesem Sinn beinhaltet dieser Bescheid **jedenfalls folgende** grundsätzlich beschriebene **Konsense** (alle betreffend den in Oberösterreich gelegenen Vorhabensteil):

5.3. Oö. Straßengesetz 1991

Straßenrechtliche Bewilligung gemäß § 31 Oö. StraßenG 1991 für den Neubau der öffentlichen Landesstraße B123b, abzweigend von der B3, Donau Straße, bei Bestands-km 218,95, inklusive Errichtung einer neuen Brücke über die Donau.

5.4. Oö. Natur- und Landschaftsschutzgesetz 2001 – Oö. NSchG 2001

Neubau der Landesstraße B123b, abzweigend von der B3, Donau Straße, bei Bestands-km 218,95, inklusive Errichtung einer neuen Brücke über die Donau als bewilligungspflichtiges Vorhaben im Grünland (§ 5 Oö. NSchG 2001) und im Fließgewässeruferschutzbereich der Donau (§ 10 Oö. NSchG 2001).

Keine naturschutzbehördliche Bewilligung gemäß den §§ 5, 9 und 10 Oö. NSchG 2001 und keine Anzeige gemäß § 6 leg. cit. ist für Vorhaben gemäß § 5 Z 1 Oö. NSchG 2001 erforderlich, die einer Bewilligung nach dem Oö. Straßengesetz 1991 bedürfen; die natur- und landschaftsschutzrechtlichen Interessen waren jedoch mitzuberücksichtigen (§ 7 Abs. 1 und 2 Oö. NSchG 2001).

Das Vorhaben liegt weder in einem Europaschutzgebiet (§ 24 Oö. NSchG 2001) noch in einem Naturschutzgebiet (§ 25 leg. cit.), weshalb diese Bewilligungstatbestände nicht erfüllt sind.

Da durch das Vorhaben auch keine geschützten Pflanzen, Tiere oder deren Lebensräume beeinträchtigt werden, waren die einschlägigen Bewilligungstatbestände nach §§ 26 ff Oö. NSchG 2001 nicht entscheidungsrelevant.

5.5. Wasserrechtsgesetz 1959 – WRG 1959

Wasserrechtliche Bewilligungen nach §§ 9, 10, 32 und 38 WRG 1959. Hinsichtlich der Details der einzelnen wasserrechtlich bewilligungspflichtigen Maßnahmen wird auf die ausführliche Darstellung im Rahmen der Vorhabensbeschreibung verwiesen.

5.6. Schifffahrtsgesetz – SchFG

Schifffahrtsrechtliche Bewilligung nach §§ 15, 66 SchFG für die Errichtung und Benützung sonstiger Anlagen und Arbeiten an Wasserstraßen, d.h. für „Schifffahrtshindernisse“ an der Donau, wie insbesondere die neue Donaubrücke.

5.7. Immissionsschutzgesetz-Luft – IG-L

Es ist kein eigenständiger luftreinhalteteknischer Konsens erforderlich; das IG-L sieht aber in § 20 zusätzliche Genehmigungsvoraussetzungen für den Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes vor.

5.8. Forstgesetz 1975 – ForstG

Auf oberösterreichischem Landesgebiet wurden keine forstrechtlich bewilligungspflichtigen Maßnahmen – wie etwa befristete (temporäre) / unbefristete (permanente) Rodungen oder Fällungen – beantragt.

5.9. Eisenbahngesetz 1957 – EisbG

Außerdem sind auf oberösterreichischem Landesgebiet keine eisenbahnrechtlich bewilligungspflichtigen Maßnahmen – wie etwa Anlagen im Bauverbots-, Gefährdungs- oder Feuerbereich oder im Verlauf der Straße angelegte schienengleiche Eisenbahnübergänge bzw. deren Sicherung nach der EisbKrV – vorgesehen.

5.10. Ergänzende Ausführungen

Bewilligungstatbestände nach dem **Oö. Jagdgesetz** – insbesondere Ausnahmegewilligungen gemäß § 48 leg. cit. –, oder nach dem **Oö. Fischereigesetz 2020** – insbesondere Ausnahmegewilligungen gemäß § 30 leg. cit. – werden im vorliegenden Fall nicht erfüllt, da durch das Vorhaben keine geschützten Fische bzw. jagdbaren Tiere, welche diesen Gesetzen unterliegen, oder deren Lebensräume beeinträchtigt werden.

Ferner sind auf oberösterreichischem Landesgebiet Maßnahmen iSd §§ 9 ff **Oö. Alm- und Kulturländerschutzgesetz** (Neuaufforstungen) oder baurechtlich bewilligungspflichtige Maßnahmen (siehe insbesondere § 1 Abs. 3 Z 1, 2 und 8 **Oö. BauO 1994**) nicht vorgesehen.

Das Vorhaben (insbesondere das Brückenbauwerk) stellt zudem kein Luftfahrthindernis iSd § 85 **Luftfahrtgesetz** dar; dies wurde vom Amtssachverständigen für technische Luftfahrtangelegenheiten im Zuge der Vorprüfung fachlich bestätigt.

Im Zuge der Beurteilung der materiellen Genehmigungsfähigkeit wurden aber nicht nur die Genehmigungstatbestände im eigentlichen Sinn geprüft, sondern auch, ob gesetzliche Vorgaben, deren **Übertretung verwaltungspolizeiliche Maßnahmen** nach sich ziehen müsste (vergleiche die Bestimmungen des Oö. Bodenschutzgesetzes 1991 bzw. des schon erwähnten Oö. Alm- und Kulturländerschutzgesetz), eingehalten werden.

5.11. Maßgebliche Genehmigungsvoraussetzungen

Daraus ergibt sich, dass für das Vorhaben die nachstehenden Genehmigungsvoraussetzungen maßgeblich sind:

- § 17 iVm § 24f Abs. 1, 2 und 15 **UVP-G 2000**
- § 32 iVm §§ 11 und 13 **Oö. Straßengesetz 1991**
iVm der Oö. LStr-LärmIV sowie
iVm der Verordnung der Oö. Landesregierung betreffend die Widmung und Einreihung der neu herzustellenden B123b Mauthausener Straße, Abzweigung neue Donaubrücke Mauthausen, als Landesstraße, LGBl. Nr. 67/2022
- § 14 **Oö. NSchG 2001**
- §§ 11 ff, §§ 30 – 30c, 104, 105, 111 **WRG 1959**
iVm der QZV Chemie OG sowie
iVm der QZV Chemie GW
- §§ 49, 66, 67 **SchFG**
iVm der SchAVO, insbesondere § 25
- § 20 **IG-L**

6. Zuständigkeit

Mit **Bescheid der NÖ Landesregierung** vom 09.12.2020, GZ WST1-UF-104/001-2020, wurde **festgestellt**, dass das Vorhaben „Donauquerung B123b“ des Landes Niederösterreich und des Landes Oberösterreich, beide vertreten durch RA Dr. Andrew P. Scheichl, Wipplingerstraße 20/8-9, 1010 Wien, nämlich die Errichtung und der Betrieb einer neuen Straßenverbindung zwischen der Landesstraße B3 (bei ca. km 218,950) und der Landesstraße B1 (bei ca. km 166,300), wobei die Donau durch eine neu zu errichtende Brücke gequert wird, mit einer Gesamtlänge von ca. 5,120 km und einem prognostiziertem JDTV 2025 von 21.800 Kfz/24h und 2.850 Lkw/24h und damit jedenfalls über 15.000 Kfz, den Tatbestand des § 3 UVP-G 2000 iVm Anhang 1 Z 9 lit. e UVP-G 2000 erfüllt und daher **der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt**.

Für die Verfahren nach dem zweiten Abschnitt des UVP-G 2000 ist die **Landesregierung** zuständig, wobei sich die örtliche Zuständigkeit nach der Lage des Vorhabens richtet (§ 39 Abs. 1 und Abs. 4 jeweils erster Satz UVP-G 2000). Erstreckt sich ein Vorhaben **über mehrere Bundesländer**, so ist nach den allgemeinen Bestimmungen der Zuständigkeit nach dem § 3 AVG für das Verfahren mangels Sonderbestimmung – anders als für Feststellungsverfahren gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 – die **UVP-Behörde jedes Landes für die im eigenen Bundesland gelegenen Vorhabensteile** örtlich und sachlich zuständig.

Das Vorhaben berührt in Oberösterreich das Gemeindegebiete von Mauthausen (Bezirk Perg). Daher ist die **Oö. Landesregierung** als UVP-Behörde für die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des konzentrierten Genehmigungsverfahrens sowie für die Erlassung des vorliegenden Bescheids betreffend die **in Oberösterreich gelegenen Vorhabensteile** zuständig.

Über die in Niederösterreich gelegenen Vorhabensteile entscheidet die **NÖ Landesregierung** als UVP-Behörde mit Bescheid aufgrund ihres parallel durchgeführten, jedoch eng mit der Oö. Landesregierung koordinierten Verfahrens.

7. Zum Thema Entscheidung der Oö. Landesregierung über einen Antrag des Landes Oberösterreich (behauptete Befangenheit)

Durch das Vorbringen, dass die Länder Oberösterreich und Niederösterreich wirtschaftliche Eigentümer der Projektwerber und gleichzeitig bewilligende Behörden seien, wird im Grunde **Befangenheit** geltend gemacht.

Zunächst ist rechtlich klarzustellen, dass die Länder Oberösterreich und Niederösterreich nicht Eigentümer der Projektwerber sind, sondern als **Gebietskörperschaften** juristische Personen des öffentlichen Rechts und als solche Antragsteller. Weiters sind sie Rechtsträger der UVP-Behörden (Oö. bzw. NÖ Landesregierung).

Es ist gängige Praxis und ergibt sich aus den gesetzlichen Verpflichtungen der Länder insbesondere als Erhalter von Infrastruktur, dass Landesregierungen als Behörden über Anträge der Länder, so wie Ministerien über Anträge des Bundes oder Bürgermeister, Gemeindevorstände oder Gemeinderäte über Anträge der Gemeinden, entscheiden. Das ist auch in unzähligen Verfahren bis zu den Höchstgerichten unbeanstandet geblieben.

Zur Befangenheit schließt das **AVG** aus, dass behördliche Entscheidungen von Menschen getroffen werden, die zu Parteien des Verfahrens oder zum Verfahrensgegenstand in einem besonderen Naheverhältnis stehen und daher den **Anschein** erwecken können, nicht völlig unbefangen und unparteiisch vorzugehen.

§ 7 Abs. 1 Z 1 bis 3 AVG nennt **absolute Befangenheitsgründe**: Wenn einer dieser Gründe vorliegt, gilt ein Organwalter jedenfalls als befangen und hat sich der Ausübung des Amtes zu enthalten und eine Vertretung zu veranlassen.

Auch wenn keiner der absoluten Befangenheitsgründe zutrifft, hat sich gemäß § 7 Abs. 1 Z 4 AVG ein Verwaltungsorgan der Ausübung seines Amtes zu enthalten, wenn sonstige wichtige Gründe vorliegen, die geeignet sind, seine volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen (**relative Befangenheitsgründe**).

Entscheidend ist nach Ansicht des **VwGH**⁹, ob ein Beteiligter bei vernünftiger Würdigung aller Umstände Anlass hat, an der Unvoreingenommenheit und objektiven Einstellung des Organwalters zu zweifeln.

Dazu reicht nicht, dass ein **Organ einer Gebietskörperschaft** über einen von dieser eingebrachten Antrag entscheidet.¹⁰ Auch dagegen, dass die Stadt Wien Enteignungswerberin ist und die Landesregierung als Organ des Landes Wien entscheidet, bestehen nach Ansicht des VwGH unter dem Gesichtspunkt des § 7 Abs. 1 Z 4 AVG keine Bedenken.¹¹

Ein Befangenheitsgrund kann sich nur auf individuelle Verwaltungsorgane (**Organwalter**) beziehen, nicht aber auch auf eine Behörde als solche.¹²

Weiters kann eine Behörde nicht schon deshalb als befangen angesehen werden, weil jene Gebietskörperschaft, der die Behörde zugehört, **im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung** als Partei auftritt.¹³

Daraus folgt nun, dass aus dem Umstand, dass das Land Oberösterreich selbst Antragsteller und andererseits ein Organ des Landes Oberösterreich Bewilligungsbehörde ist, keine Befangenheit abgeleitet werden kann, da die **Behörde** (Oö. Landesregierung als UVP-Behörde), wie dargelegt, **an sich** nicht befangen sein kann.

Zusammengefasst ist das Vorbringen somit verfehlt, weil als Antragsteller die Länder Oberösterreich und Niederösterreich auftreten, wohingegen die Oö. Landesregierung und die NÖ Landesregierung die zuständigen UVP-Behörden sind. Dies entspricht der verfassungsrechtlichen Zuständigkeitsordnung und ist aus dem Blickwinkel der Befangenheit, die sich auf die einzelnen Organwalter bezieht, völlig **unbedenklich**. Wenn, dann könnte eingewendet werden, dass die Organwalter der Behörde befangen iSd § 7 AVG sind, was jedoch im Verfahren nicht geltend

⁹ VwGH 16.06.1992, 92/09/0120.

¹⁰ Bürgermeister über Ansuchen seiner Gemeinde um Baubewilligung: VwGH 14.09.1995, 94/06/0160.

¹¹ VwGH 30.05.2000, 99/05/0023.

¹² US 6A/2009/8-7, VwGH 22.06.2005, 2004/12/0171; VwGH 28.10.2009, 2007/15/0071; VwGH 02.03.2006, 2002/15/0017; VwGH 25.04.2002, 2001/07/0161; weitere Nachweise s. *Hauer/Leukauf*, Handbuch des österreichischen Verwaltungsverfahrens⁶ § 7 E 4.

¹³ US 08.03.2010, 2B/2008/23-62.

gemacht wurde und wofür jeglicher Anhaltspunkt fehlt: Das Verfahren hat keinen Hinweis darauf erbracht, dass die mit dem Verfahren betrauten oder zur Entscheidung berufenen Organwalter befangen wären. Dem gesamten Verfahrensverlauf können somit in keiner Weise Umstände entnommen werden, die auf eine Befangenheit der Organwalter oder beigezogenen Sachverständigen, schließen lassen, weshalb **nicht einmal von einem Anschein der Befangenheit** ausgegangen werden kann.

8. Rechtliche Beurteilung der Genehmigungskriterien und der im Verfahren aufgeworfenen Rechtsfragen

8.1. Allgemeine Ausführungen

Beim gegenständlichen Verfahren handelt es sich um ein antragsbedürftiges Verfahren („**Projektgenehmigungsverfahren**“), wobei der Verfahrensgegenstand vom Antrag vorgegeben wird und es auch der Behörde untersagt ist, über „mehr“ oder „weniger“ als den Antrag zu entscheiden.

Weiters ist auszuführen, dass ein Vorhaben immer einen Eingriff in den Bestand darstellt und es üblicherweise auch zu nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt, Menschen, Tier und Pflanzen kommt. Allgemein kennt jedoch weder der Gesetzgeber noch die Judikatur ein allgemeines Verschlechterungsverbot, d.h. Eingriffe in die Natur und insbesondere auch in Rechte Dritter sind zulässig, solange sie im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben geschehen (vgl. § 19 UVP-G 2000).

Weiters wurde gemäß den Bestimmungen des UVP-G 2000 iVm der Oö. LStr-LärmIV beurteilt, wie sich das Vorhaben auf einen gesunden, normal empfindenden Menschen und auf ein gesundes, normal empfindendes Kind als Durchschnittsmenschen ohne besondere Überempfindlichkeit auswirkt.

8.2. Zu den Einwendungen, Stellungnahmen und zur Parteistellung

Nach den allgemeinen Grundsätzen des Verwaltungsverfahrens sind Personen, die die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllen, **Partei im Verwaltungsverfahren** (vgl. z.B. § 19 UVP-G, § 31 Abs. 3 Oö. StraßenG 1991). Diese Personen verlieren die Parteistellung, soweit sie nicht rechtzeitig Einwendungen bei der Behörde erheben.

Da es sich im gegenständlichen Fall um ein **Großverfahren** iSd §§ 44a ff AVG handelt, sind die **Einwendungen während der mindestens 6-wöchigen Auflagefrist** schriftlich bei der Behörde zu erheben. Nach diesem Zeitpunkt war es nicht mehr möglich, Einwendungen im Rechtssinn gegen das Vorhaben zu erheben. Lediglich die Konkretisierung der bereits erhobenen Einwendungen war in diesem Zusammenhang möglich. Eine sich für die Vorhabensrealisierung aussprechende Stellungnahme („Pro-Bürgerinitiative“) stellt im Übrigen keine Einwendung iSd AVG dar.

Bei Einwendungen ist grundsätzlich zu unterscheiden, von wem diese erhoben werden. Parteien iSd § 19 Abs 1 Z 1 und 2 UVP-G 2000 werden jedenfalls bei nicht rechtzeitiger Erhebung von Einwendungen **präkludiert bzw. teilpräkludiert**. Weiters können von diesen Personen nur subjektiv-öffentliche Rechte geltend gemacht werden.

Soweit nun die unter Punkt 1.2 angeführten Personen der Parteienkategorie des § 19 Abs 1 Z 1 und 2 UVP-G 2000 zuzuordnen sind und in ihren Schriftsätzen Vorbringen gegen das Vorhaben erhoben haben, die **keine subjektiv öffentlichen Rechte** darstellen (z.B. Fragen des Naturschutzes, des Landschaftsbildes, Beeinträchtigung fremder Rechte, Beeinträchtigung des Schutzgutes Natur für sich, Entschädigungsfragen udgl.), so wurden diese seitens der Behörde als Stellungnahmen im Sinn des § 9 Abs. 5 UVP-G 2000 gewertet. Im Übrigen wurden sie trotzdem durch Sachverständige geprüft und in die Beurteilung miteinbezogen.

Zu den Vorbringen der **Oö. und NÖ Umweltschutzverbände** ist festzuhalten, dass deren Stellungnahmen den betroffenen Sachverständigen bereits im Zuge der Vorprüfung vorgelegt und daher schon in diesem Verfahrensstadium – sofern aus gutachterlicher Sicht erforderlich und rechtlich geboten – berücksichtigt wurden.

Hinsichtlich der Prüfung der Konstituierung der **Bürgerinitiative „Verkehr 4.0“** hat die Behörde Wählerevidenzanfragen an die betroffenen Gemeinden gestellt und ist – basierend auf den Rückmeldungen – zum Ergebnis gekommen, dass mehr als 200 gültige Unterschriften iSd § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 (d.h. von „Personen, die zum Zeitpunkt der Unterstützung in der Standortgemeinde oder in einer an diese unmittelbar angrenzenden Gemeinde für Gemeinderatswahlen wahlberechtigt waren“) geleistet wurden; auch sonst waren keine formalen Mängel ersichtlich, weshalb die Behörde von der rechtmäßigen Konstituierung der Bürgerinitiative ausgeht.

Die „**Bürgerplattform Pro Ennsdorf-Pyburg-Windpassing**“ hat sich am Verfahren der Oö. Landesregierung nicht beteiligt; sie hat während der Antragsaufgabe keine Stellungnahme eingebracht und sich daher im oberösterreichischen UVP-Verfahren nicht konstituiert.

Zu den einzelnen Einwendungen und Stellungnahmen kann zusammenfassend ausgeführt werden, dass sie im behördlichen Verfahren **umfassend sachverständig geprüft** wurden (siehe zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen – Anhang „Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen / Einwendungen“). Die Sachverständigen kamen einhellig zu der Auffassung, dass die vorgebrachten **Einwendungen nicht zutreffend** sind. Dies wurde den Einwendern auch in der öffentlich aufgelegten fachlichen Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen und in der mündlichen Verhandlung zur Kenntnis gebracht, wobei auch die Diskussionen in der mündlichen Verhandlung zu keinem anderen Ergebnis geführt haben.

8.3. Zur Umweltverträglichkeit des Vorhabens

Die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen (Gesamt-)Vorhabens zu prüfen bedeutet, grundsätzlich der Frage nachzugehen, ob die **öffentlichen Schutzinteressen** bei seiner Realisierung mittelbar oder unmittelbar berührt werden und wie sie umfassend und bestmöglich geschützt werden können. Der Kreis der öffentlichen Interessen ergibt sich neben § 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 auch aus den mit anzuwendenden materienrechtlichen Vorschriften.

Bei dieser fachlich anzustellenden Prüfung kamen die **Sachverständigen** zum Schluss, dass die Errichtung und der Betrieb der Anlage den geltenden technischen Standards entsprechen und negative Auswirkungen auf die maßgebenden Schutzinteressen nicht zu erwarten sind, wenn projektgemäß vorgegangen wird und die im Spruch angeführten Nebenbestimmungen eingehalten

werden. Aufgrund dieser nachvollziehbaren und ausreichend begründeten fachlichen Einschätzungen steht für die Behörde somit fest, dass das **Vorhaben als umweltverträglich zu qualifizieren** ist (zum Ergebnis der umfassenden und integrativen Zusammenschau der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen siehe oben, Punkt 4.2).

Die vorgebrachten **Einwendungen und Stellungnahmen** konnten keine Änderung dieser fachlichen Einschätzungen herbeiführen, da die darin geäußerten Bedenken gegen das Vorhaben einerseits durch im Projekt enthaltene Maßnahmen und Ergänzungen sowie andererseits durch die von den Sachverständigen vorgeschlagenen Auflagen berücksichtigt wurden. Weiters wurden diese Bedenken auch nicht auf einer den beigezogenen Sachverständigen fachlich gleichwertigen Ebene vorgebracht, sodass kein Abgehen von der geäußerten fachlichen Meinung notwendig war.

8.4. Zur materienrechtlichen Genehmigungsfähigkeit

Die Behörde hat bei der Entscheidung über einen Antrag die in den betreffenden Verwaltungsvorschriften (**Materiengesetzen**) und die im § 17 Abs. 2 bis 6 UVP-G 2000 vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen anzuwenden. Für Vorhaben des Anhanges 1 Z 9 UVP-G 2000 sind an Stelle des § 17 Abs. 2 die **Kriterien des § 24f Abs. 1 und 2 UVP-G 2000** anzuwenden.

Es ist daher zunächst zu prüfen, ob die in den materienrechtlichen Verwaltungsvorschriften festgelegten Genehmigungsvoraussetzungen erfüllt sind. Durch das Vorhaben werden jedenfalls jene **materienrechtlichen Tatbestände** erfüllt, die oben bei den entscheidungsrelevanten Rechtsgrundlagen (Punkte 5.3 bis 5.11) angeführt sind. Die Prüfung hat daher diese Genehmigungsvoraussetzungen zu umfassen.

Die **Umweltverträglichkeitsprüfung** ist materiell als **umfassende Prüfung öffentlicher Interessen** anzusehen, weshalb durch sie auch schon ein beachtlicher Teil der Prüfung hinsichtlich der Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens anhand der einzelnen zitierten Genehmigungstatbestände vorgenommen worden ist. Dies deshalb, weil die in den materienrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen angeführten öffentlichen Interessen de iure immer die wesentliche Grundlage jeder Genehmigung bilden und die Genehmigungstatbestände auf deren Einhaltung abstellen. Naturgemäß sind in der die öffentlichen Interessen betreffenden Beurteilung in aller Regel auch schon die fachlichen Aussagen zur Frage nach der Einhaltung der sonstigen Genehmigungsvoraussetzungen enthalten. So wird in den fachlichen Ausführungen in gleicher Weise schlüssig befunden, dass bei **projektgemäßer Ausführung und Einhaltung der Auflagen** neben den öffentlichen Interessen auch den sonstigen Genehmigungsvoraussetzungen nicht zuwidergehandelt wird.

Im Zuge dieses **Ermittlungsverfahrens** wurden auch speziell die materienrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen geprüft und festgestellt, dass diese – auch in Hinblick auf die Beachtung der öffentlichen Interessen, die im Zuge der Feststellung der Umweltverträglichkeit geprüft wurden – erfüllt sind. Das Ergebnis dieser Prüfung kann wie folgt zusammengefasst werden:

a.) Personenschutz:

Es wurde geprüft, ob durch das Vorhaben Personen gesundheitlich gefährdet oder unzumutbar belästigt werden. Insbesondere wurde bei dieser Prüfung auch auf die Frage der Lärmimmissionen eingegangen (diesbezüglich besteht die Oö. LStr-LärmIV als besondere Immissionsschutz-

vorschrift iSd § 24f Abs. 2 letzter Satz UVP-G 2000), außerdem wurden die Immissionen von Luftschadstoffen in der nächsten Wohnnachbarschaft beurteilt und auf die dazu erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen eingegangen.

Ergebnis dieser Prüfung war, dass durch das Vorhaben Personen weder gesundheitlich gefährdet noch unzumutbar belästigt werden. Die Beurteilung erfolgte auch insbesondere unter Berücksichtigung der im Projekt vorgesehenen Schutzmaßnahmen sowie der behördlichen Vorschriften.

b.) Sachgüter / Rechtsschutz:

Es wurde geprüft, ob es durch das Vorhaben zu unzulässigen Zerstörungen und Eingriffen in Sachgüter inklusive unzulässiger Nutzungseinschränkungen sowie unzulässiger Zerstörungen und Eingriffen in immaterielle Interessen (wie Kulturgüter und Denkmalschutz) kommt (vgl. Oö. StraßenG 1991, IG-L).

Ergebnis dieser Prüfung war, dass es durch das Vorhaben zu keinen unzulässigen Beeinträchtigungen von Sachgütern, Rechten an diesen oder immateriellen Interessen kommt.

Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang, dass unter Sach- und Rechtsschutz nicht in Hinblick auf Enteignung bzw. Zwangsrechtseinräumung geprüft wurde, da dafür gesonderte Verfahren vorgesehen sind. Es wurde lediglich das öffentliche Interesse an dem Vorhaben geprüft.

c.) Umweltschutz:

Es wurde geprüft, ob es durch das Vorhaben zu unzulässigen Zerstörungen bzw. Eingriffen in der Natur, d.h. die Tier- und Pflanzenwelt inklusive deren Lebensräume und das Orts- und Landschaftsbild, in Gewässer, d.h. sowohl Grund- als auch Tagwässer (privat und öffentlich), in den Boden an sich, den Wald oder die Luft an sich kommt.

Dabei wurde auch insbesondere auf besondere (gesetzlich festgeschriebene) Schutzgüter Rücksicht genommen (vgl. Oö. StraßenG 1991, Oö. NSchG 2001 insbesondere iVm den Verordnungen, WRG 1959 inkl. Verordnungen, Forstgesetz 1975 [wobei in Oberösterreich keine Rodungen vorgesehen sind], IG-L).

Ergebnis dieser Prüfung war, dass es durch das Vorhaben zu keinen unzulässigen Beeinträchtigungen der Schutzgüter Natur, Gewässer, Boden, Wald, Luft und Landschaft kommt. Diese Beurteilung konnte deshalb getroffen werden, da im Projekt selbst und im Zuge der Vorschreibung von Auflagen umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen wurden.

d.) Ressourcennutzung:

Es wurde geprüft, ob es durch das Vorhaben zu unzulässigen bzw. nicht schonenden Nutzungen von Ressourcen kommt (vgl. WRG 1959 inkl. Verordnungen, Forstgesetz 1975 [wobei in Oberösterreich – wie gesagt – keine Rodungen vorgesehen sind]).

Ergebnis dieser Prüfung war, dass es durch das Vorhaben zu keinen unzulässigen Nutzungen und Verbrauch von Ressourcen kommt.

e.) **Stand der Technik:**

Es wurde geprüft, ob das Vorhaben dem jeweiligen Stand der Technik entspricht, dies insbesondere auch in Hinblick auf die Einhaltung (auch gesetzlich festgeschriebener) Emissions- und Immissionsgrenzwerte (Oö. StraßenG 1991, Oö. LStr-LärmIV, WRG 1959, IG-L). Weiters wurde auch geprüft, ob das Vorhaben dem verkehrstechnischen Stand, was das erwartete Verkehrsaufkommen betrifft, sowie den Voraussetzungen der SchAVO – diese enthält spezielle Regelungen für sonstige Anlagen und Arbeiten an Wasserstraßen („Schiffahrtshindernisse“), insbesondere für Brücken über Wasserstraßen (siehe allen voran § 25 SchAVO) – entspricht.

Ergebnis dieser Prüfung war, dass durch das Vorhaben der Stand der Technik eingehalten wird, die Dimensionierung des Vorhabens dem erwarteten Verkehrsaufkommen und den Vorgaben der SchAVO entspricht und keine unzulässigen Emissionen, Immissionen oder Grenzwertüberschreitungen zu erwarten sind.

f.) **Ergänzende Bemerkungen:**

Die oben angeführten Genehmigungsvoraussetzungen konnten auch insbesondere aufgrund von **behördlichen Vorschriften** (Auflagen / sonstige Nebenbestimmungen), die sich auf Vorschläge der beigezogenen Sachverständigen stützen, eingehalten werden. Auch ist die Möglichkeit, Vorschriften zu treffen, regelmäßig in den materienrechtlichen Bestimmungen vorgesehen.

Bei der formalen Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen wurde insbesondere festgestellt, dass die geplante Anlage den widmungsrechtlichen Vorschriften insofern nicht zuwiderläuft, als die konkret projektierte Straße der sie determinierenden **Trassenverordnung** (LGBl. Nr. 67/2022) entspricht (§ 32 Abs. 2 letzter Satz Oö. StraßenG 1991).¹⁴

Weiters ist festzuhalten, dass in Hinblick auf § 17 Abs 1 UVP-G 2000 eine **Zustimmung Dritter** zu dem Projekt **nicht erforderlich** ist, da sowohl das Oö. StraßenG 1991 (§§ 35 ff) als auch das WRG 1959 (§ 64) die Enteignung bzw. die Einräumung von Zwangsrechten vorsehen. Insofern wurde ein entsprechender Vorbehalt des Erwerbs der entsprechenden Rechte in den Spruch aufgenommen (Spruchpunkt V.3 – Genehmigungsvorbehalt).

Aufgrund dieser sich auf die nachvollziehbaren und ausreichend begründeten fachlichen Einschätzungen stützenden Prüfung steht für die Behörde somit fest, dass das **Vorhaben als nach den materienrechtlichen Bestimmungen genehmigungsfähig zu qualifizieren** ist.

Die vorgebrachten **Einwendungen und Stellungnahmen** konnten keine Änderung dieser Einschätzungen herbeiführen, da die darin geäußerten Bedenken gegen das Vorhaben einerseits durch im Projekt enthaltene Maßnahmen und Ergänzungen und andererseits durch die von den Sachverständigen vorgeschlagenen Nebenbestimmungen berücksichtigt wurden.

In Hinblick auf die **Stellungnahmen Nr. 22 – 26** ist Folgendes ergänzend auszuführen:

Bei **Umwidmungen und der Festlegung von Freihaltebereichen** handelt es sich um hoheitliche Akte der Raumordnung, welche mittels Verordnung vorgenommen werden (Oö. ROG 1994; Oö. StraßenG 1991). Schon aus diesem Grund ist es der UVP-Behörde verwehrt, sich im Rahmen des

¹⁴ Siehe *DI Christoph Pichler*, TEILGUTACHTEN VERKEHRSTECHNIK, S. 9.

UVP-Verfahrens, welches mit Bescheid (und nicht mit Verordnung) zu erledigen ist, mit diesen Fragen auseinanderzusetzen. Maßgeblich ist aus raumordnungsrechtlicher Sicht (Fachplanung des Landes) lediglich bzw. jedenfalls, dass kein Widerspruch zur Trassenverordnung vorliegt (siehe § 32 Abs. 2 letztere Satz Oö. StraßenG 1991).

Über **bereits erfolgte Rückwidmungen oder verordnete Freihaltebereiche** kann die UVP-Behörde hingegen nicht entscheiden. Diese Argumente sind von den Einschreibern bei den zuständigen Behörden in den dafür vorgesehenen Verfahren vorzutragen. Im Übrigen hat dieses Vorbringen auch nichts (bzw. im Hinblick auf den Wert der Grundstücke / der Grundstückspreise nur am Rande etwas) mit dem gegenständlichen Vorhaben zu tun.

Zum **Trassenverordnungsverfahren / Umweltbericht** im Verhältnis zum Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren: Das durchgeführte UVP-Verfahren diene gerade dazu, auf Projektebene die konkreten vorhabensbedingten Auswirkungen zu eruieren, die im vorgelagerten Trassenverordnungsverfahren auf der strategischen Ebene (SUP) naturgemäß noch nicht bekannt oder ermittelbar sein konnten. Falls sich im UVP-Verfahren aus den Teilgutachten ergeben hat, dass die projektimmanenten Maßnahmen nicht ausreichend sind, um die Einhaltung des gesetzlich normierten bzw. des nach dem Stand der Technik zulässigen Immissionsausmaßes zu gewährleisten, wurden selbstverständlich von den Sachverständigen entsprechende Nebenbestimmungen vorgeschlagen, welche wiederum im vorliegenden Bescheid vorgeschrieben wurden.

Für die Behörde ist zudem nur die **Trassenverordnung** selbst verbindlich, welche Einzug in die Rechtsordnung gefunden hat, und nicht der im Rahmen des Verordnungserlassungsverfahrens zu erstellende **Umweltbericht** (§ 32 Abs. 2 letzter Satz Oö. StraßenG 1991). Dies bedeutet freilich nicht, dass die **Auswirkungen des Vorhabens** nicht ermittelt und beurteilt worden wären – ganz im Gegenteil. Dies ist, wie gesagt, Kernaufgabe von Projektgenehmigungsverfahren, allen voran von UVP-Verfahren, bei denen sogar die umfassendste und detaillierteste Darstellung und Beurteilung von Vorhaben in der österreichischen Rechtsordnung erfolgt. Die konkret projektierte Trasse steht – wie gesagt – nicht im Widerspruch zur Trassenverordnung.

Im gegenständlichen Fall hat sich das beantragte Vorhaben nach dem Ermittlungsergebnis – nicht zuletzt unter Berücksichtigung der zahlreichen Nebenbestimmungen – als **umweltverträglich und genehmigungsfähig** erwiesen.

8.5. Zur Genehmigungsfähigkeit gemäß UVP-G 2000

8.5.1. Allgemeine Ausführungen

Gemäß § 17 UVP-G 2000 sind zur Sicherstellung einer wirksamen Umweltvorsorge **zusätzliche Genehmigungsvoraussetzungen** festgelegt, soweit diese nicht schon in den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorgesehen sind. Die Behörde hat bei der Entscheidung über einen Antrag neben den betreffenden Verwaltungsvorschriften auch die Bestimmungen des § 17 Abs. 2 bis 6 UVP-G 2000 als Genehmigungsvoraussetzungen anzuwenden.

Gemäß § 17 Abs. 2 UVP-G 2000 sind **Emissionen von Schadstoffen** – einschließlich der Treibhausgase Kohlenstoffdioxid (CO₂), Methan (CH₄), Distickstoffoxid (N₂O), teilhalogenierte Fluorkohlenwasserstoffe (H-FKW), perfluorierte Kohlenwasserstoffe (P-FKW), Schwefelhexafluorid (SF₆) und Stickstofftrifluorid (NF₃) – nach dem Stand der Technik zu begrenzen (Z 1), die

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

Durch die Beurteilung, dass das Vorhaben materienrechtlich genehmigungsfähig ist, ist bereits der wesentliche Teil der Frage nach der Genehmigungsfähigkeit gemäß UVP-G 2000 beantwortet.

Da die Genehmigungskriterien des UVP-G 2000 bereits bei der Beurteilung der materienrechtlichen Genehmigungsfähigkeit abgearbeitet wurden, bleibt als Genehmigungskriterium nach dem UVP-G 2000 demnach im Kern die Frage, ob auch bei einer **Gesamtbewertung** (§ 17 Abs. 5 UVP-G 2000) die öffentlichen Interessen, wie sie sich aus den materienrechtlichen Bestimmungen und den Regelungen des UVP-G 2000 ergeben, entsprechend geschützt werden.

Insofern ist zuvorderst die **zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen** ins Treffen zu führen, welche in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau sowie unter Berücksichtigung der projektierten und zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen zum Ergebnis kommt, dass das **Vorhaben umweltverträglich** ist.

Auch bei dieser **Gesamtbewertung** der Auswirkungen des Vorhabens muss die Behörde daher aufgrund des Ermittlungsverfahren und der dabei erstellten Gutachten, die in keinem Widerspruch zueinander stehen, zum Ergebnis kommen, dass das Verfahren nach den Bestimmungen des UVP-G 2000 **genehmigungsfähig** ist.

8.5.2. Anwendung der Kriterien des § 24f Abs. 1 und 2 UVP-G 2000

Für Vorhaben des Anhangs 1 Z 9 UVP-G 2000 – wie das gegenständliche – sind an Stelle des § 17 Abs. 2 UVP-G 2000 die Kriterien des **§ 24f Abs. 1 und 2 UVP-G 2000** und weiters die Bestimmungen des § 24f Abs. 15 Satz 1 und 2 UVP-G 2000 sowie die Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes anzuwenden.

Zur Frage der Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens gemäß § 17 Abs. 3 UVP-G 2000 in Verbindung mit den Kriterien des § 24f Abs. 1 und 2 UVP-G 2000 ist auszuführen, dass die **Genehmigungskriterien**, welche im § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 angeführt sind, wie bereits oben ausgeführt, durch das Vorhaben **erfüllt** werden.

Das heißt, die Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik begrenzt; die Immissionen des Vorhabens gefährden nicht das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte von Nachbarn; erhebliche Belastungen der Umwelt und ebenso unzumutbare Belästigungen von Nachbarn werden vermeiden.

Da insbesondere **nicht einmal unzumutbare Belästigungen** im Sinn des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G 2000 durch das Vorhaben verursacht werden, war auch von der Behörde nicht zu prüfen,

ob ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden (§ 24f Abs. 2 Satz 1 UVP-G 2000).

Bei der **Oö. Landesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung** (Oö. LStr-LärmIV) handelt es sich um eine besondere Immissionsschutzvorschrift im Sinne des § 24f Abs. 2 UVP-G 2000, weshalb die gesundheitliche Gefährdung und die Zumutbarkeit der Belästigung von Nachbarn nach § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 anhand der Vorgaben dieser Regelungen zu beurteilen sind.¹⁵ Dies erfolgte im Verfahren und die **Grenzwerte werden eingehalten**.¹⁶

Bei den Grenzwerten der Oö. LStr-LärmIV handelt es sich aber auch auf dem Boden der Rechtsprechung der Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts um **Mindeststandards**¹⁷, deren Unterschreitung im Einzelfall geboten sein kann. Die Unterschreitung der normierten Grenzwerte setzt voraus, dass im Verwaltungsverfahren Anhaltspunkte hervorkommen, die eine derartige Unterschreitung der Grenzwerte indizieren und rechtfertigen, wobei davon insbesondere dann auszugehen ist, wenn die im Verwaltungsverfahren beigezogenen Sachverständigen eine derartige Unterschreitung für zwingend notwendig erachten. Gerade das wurde vom Sachverständigen für Umwelthygiene nicht festgestellt, sodass **strengere Grenzwerte nicht vorzuschreiben** waren.¹⁸

Was das Verhältnis der NÖ Landesstraßen- Lärmimmissionsschutzverordnung und der Oö. LStr-LärmIV anlangt, ist festzuhalten, dass sowohl der Sachverständige für Lärmschutztechnik als auch der Sachverständige für Umwelthygiene zum Ergebnis gelangt sind, dass ihre **Gutachten** nach der Erlassung der Oö. LStr-LärmIV (Kundmachung am 18.01.2024) **aufrecht bleiben** und keine anderen oder weiteren Forderungen nötig sind.

8.6. Zur Frage der Trassenauswahl / Variantenprüfung / Alternativenprüfung

Zunächst ist festzuhalten, dass die Behörde bei einem antragsbedürftigen Projektgenehmigungsverfahren **an den Antrag gebunden** ist und nur diesen zu prüfen hat. D.h. es ist zu prüfen, ob das eingereichte Vorhaben umweltverträglich und genehmigungsfähig ist. Eine (echte) Alternativenprüfung durch die Behörde ist im UVP-G 2000 nicht vorgesehen. Es ist auch nicht Aufgabe der Behörde, umfassende Neuplanungen oder Alternativkonzepte zu erarbeiten oder diese, wenn sie von Verfahrensbeteiligten vorgelegt werden, zu beurteilen.

„Eine ‚Alternativenprüfung‘ in der Weise, dass diese Entlastung auch durch völlig andere Verkehrskonzepte möglich wäre, ist nicht Inhalt eines Genehmigungsverfahrens nach UVP-G 2000.“¹⁹

In diesem Zusammenhang ist auch darauf einzugehen, dass es nicht Aufgabe der Behörde ist, **vom Projektwerber nicht beantragte Varianten oder Alternativen** zu beurteilen oder deren Errichtung vorzuschreiben. Dies insbesondere, wenn das eingereichte Vorhaben, wie sach-

¹⁵ Vgl. zur SchIV VwGH 09.09.2015, 2013/03/0120; VwGH 24.05.2022, Ra 2021/03/0167.

¹⁶ Ing. Albrecht GABRIEL, TEILGUTACHTEN LÄRMSCHUTZTECHNIK S. 46.

¹⁷ VwGH 06.05.2021, Ra 2019/03/0040.

¹⁸ Dr. Michael Jungwirth, FACHLICHE AUSEINANDERSETZUNG MIT DEN EINGELANGTEN STELLUNGNAHMEN/EINWENDUNGEN S. 63: „Die in der NÖ-LärmIV festgelegten Grenzwerte sind daher im gegenständlichen Verfahren für ausreichend anzusehen. Die Heranziehung strengerer Grenzwerte ist aus fachlicher Sicht nicht erforderlich.“

¹⁹ US 08.03.2010, US 2B/2008/23-62.

verständlich festgestellt, dem Stand der Technik entspricht.²⁰ Es ist somit auch nicht Gegenstand des Verfahrens von Verfahrensbeteiligten oder -parteien gemachte „Vorschläge“ zu vorhabensfremden Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkung oder Fahrverbote auf der Landesstraße B123a)²¹ oder Alternativen und Varianten zu beurteilen.

Es obliegt dem Projektwerber, welches **konkrete Projekt** er der Behörde zur Entscheidung vorlegt. Nur über dieses konkrete Projekt wird eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Es wird dem Projektwerber überlassen, **ob und welche Alternativen** er prüft (§ 1 Abs. 1 Z 4 UVP-G 2000: „*umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Projektwerber / von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten*“). Selbst für den Fall, dass keine Alternativen geprüft werden, liegt kein Abweisungstatbestand vor.

Ergänzend dazu ist auszuführen, dass die **mitanzuwendenden Genehmigungsbestimmungen** keine Alternativenprüfung zwingend vorschreiben. In diesem Zusammenhang ist insbesondere festzuhalten, dass Europaschutzgebiete vom Vorhaben nicht betroffen und keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände erfüllt sind. Daher war auch aus Gründen des Naturschutzes **keine arten- oder gebietsschutzrechtliche Alternativenprüfung** (etwa nach § 24 Abs. 4 oder § 29 Abs. 1 Oö. NSchG 2001) **erforderlich**.

„Das UVP-G räumt der Alternativenprüfung keinen zentralen Stellenwert, vor allem nur mittelbar Entscheidungsrelevanz ein. Die Darlegung der Vor- und Nachteile des Unterbleibens dient nicht der Prüfung der Notwendigkeit oder Sinnhaftigkeit des Vorhabens; sie liefert eine für die UVP-spezifischen Genehmigungsvoraussetzungen des § 17 Abs 2 und 4 nur mittelbar relevante Begründung, die allerdings im Hinblick auf die nach § 17 Abs 1 UVP-G anzuwendenden Verwaltungsvorschriften erforderlich sein kann. Im Rahmen der zusätzlichen Genehmigungskriterien des § 17 UVP-G kann die Darlegung der Alternativen und der Nullvariante nur als Element einer möglichst vollständigen Sachverhaltsermittlung von Bedeutung sein, die die Beurteilung erleichtern kann, ob trotz der Erfüllung der Genehmigungskriterien der Abweisungstatbestand des § 17 Abs 4 erfüllt ist. (Entscheidung Zistersdorf vom 3. 8 2000, US 3/1999/5-109)

*Insofern die Beschwerdeführer unter Hinweis auf die im § 1 Abs 1 UVP-G 2000 beschriebenen Aufgaben der Umweltverträglichkeitsprüfung in allgemein gehaltener Form der belangten Behörde die mangelhafte Prüfung der umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens (Z. 2), von Alternativen (Z. 3) und Standort- oder Trassenvarianten (Z. 4) zur Last legen, verkennen sie, dass sie aus den genannten Gesetzesbestimmungen unmittelbar keine subjektiven Rechte ableiten können. § 1 UVP-G 2000 legt programmatisch die Aufgaben der Umweltverträglichkeitsprüfung fest, dient bloß als Interpretationshilfe und ist daher für sich genommen nicht unmittelbar anwendbar“.*²²

Zur Frage einer Alternativen- / Variantenprüfung (eine rechtliche klare Trennung was eine Alternative allenfalls eine Variante ist, ist dem Gesetzestext nicht zu entnehmen) ist zunächst noch aus

²⁰ Vgl. zur Infrastrukturprojekt Starkstromfreileitung VwGH 06.07.2010, 2008/05/0119.

²¹ Diese Maßnahmen nach der StVO 1960 sind zudem per Verordnung (!) von der zuständigen Straßen- bzw. Verkehrsrechtsbehörde zu erlassen und können schon aus diesem Grund von vornherein nicht Gegenstand des bescheidmäßig (!) zu erledigenden UVP-Verfahrens sein.

²² Siehe *Ennöckl/Raschauer*, Kommentar zum UVP-G² § 1 Rz 2 und VwGH 24.06.2009, 2007/05/0096; siehe auch *Ennöckl in Ennöckl/Raschauer/Bergthaler* (Hrsg), UVP-G: Kommentar³ (2013) § 1 Rz 4 ff UVP-G 2000 jeweils mwN.

technischer Sicht anzuführen, dass die **Auswahl einer Trasse in Stufen** (im Sinne eines Abschichtungsprozesses) erfolgt. Dabei werden zunächst verschiedene potenzielle Trassen nach vereinfachten Kriterien abgeprüft. Dann werden Alternativen / Varianten, die aufgrund der angewendeten Entscheidungskriterien für schlechter erachtet werden, ausgeschieden und die verbleibenden nach weiteren, allenfalls fachlich vertieften Ansprüchen geprüft. Dieser Vorgang wird auf weiteren Prüfebene fortgesetzt, bis schließlich eine Trassenentscheidung für die nach dem bisherigen Beurteilungsschema günstigste Variante getroffen wird. Diese Variante wird als Vorhaben in der **für eine UVP notwendigen Tiefe** ausgearbeitet. Dieses ausgearbeitete Projekt kann schon rein aufgrund des Ausarbeitungsumfanges und der Ausarbeitungstiefe nicht mit den anderen im Entscheidungsprozess ausgearbeiteten Varianten fachlich verglichen werden.

Aus der **Unmöglichkeit eines fachlichen Vergleiches** ergibt sich auch die Unmöglichkeit eines rechtlichen Vergleiches. Wollte man einen echten Vergleich anstellen, wären der Behörde mindestens zwei in der gleichen fachlichen Tiefe und im gleichen fachlichen Umfang ausgearbeitete Vorhabensvarianten / -alternativen vorzulegen. Gerade dafür gibt es aber keine gesetzliche Grundlage. Aus diesen angeführten Gründen wird vom Gesetzgeber auch nur eine Darlegung der Vor- und Nachteile der geprüften Trassenvarianten als programmatische Bestimmung festgelegt und keine Abwägung der Vor- und Nachteile der Alternativen oder Varianten verlangt. Die **Prüfung der Behörde** kann sich daher betreffend die Alternativen und Varianten nur auf die **Nachvollziehbarkeit und Schlüssigkeit des Auswahlverfahrens** und die Vereinbarkeit des ausgewählten Vorhabens auf übergeordnete Planungen erstrecken.

Aus der Judikatur des VwGH ist eindeutig ersichtlich, dass der Projektwerber **nicht verpflichtet** ist, die **umweltverträglichste Variante einzureichen**, und die Behörde ebenso wenig verpflichtet ist, die umweltverträglichste Variante vorzuschreiben – wobei die Behörde schon an der Frage, was die umweltverträglichste Variante ist, scheitern müsste, da vom Gesetzgeber keine Wertungskriterien vorgegeben sind, wie Schutzgüter zu priorisieren sind und somit bei je nach Variante oder Alternative konkurrierenden Schutzgütern und sich gegenseitig ausschließenden Schutzmaßnahmen (vgl. Naturschutz vs. Personenschutz oder Naturschutz vs. Klimaschutz) gegeneinander abzuwägen wären, um eine Auswahlentscheidung treffen zu können.

„Dass die Trassenvariante mit der höchsten Bewertung in Bezug auf die Umweltauswirkungen auszuwählen ist, wird von der Richtlinie 85/337/EWG, deren Vorschriften im wesentlichen prozessualen Charakter haben, nicht verlangt. Auch der Verfassungsgerichtshof hat in seinem das Trassenverordnungsverfahren der Hochleistungsstrecke Wien – St. Pölten betreffenden Erkenntnis vom 28. Juni 2001, V 51/00, VfSlg 16242/2001, ausgesprochen, dass der Projektträger auf Grundlage der Vorschriften des HIG nicht verpflichtet sei, die umweltverträglichste Variante auszuwählen, sondern untersucht werden müsse, ob die Umweltverträglichkeit der ausgewählten Trasse gegeben sei.“²³

Zusammenfassend muss somit auf die **ständige Judikatur des VwGH** sowie auf die in den einschlägigen Kommentaren vertretene **herrschende Meinung** verwiesen werden, wonach Alternativen- oder Variantenprüfungen nicht Gegenstand des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens sind.²⁴

²³ VwGH 30.06.2006, 2002/03/0213.

²⁴ Vgl. *Ennöckl* in *Ennöckl/Raschauer/Bergthaler* (Hrsg), UVP-G: Kommentar³ (2013) § 1 Rz 4, 5 und 7 sowie § 6 Rz 8.

Anzumerken ist erneut, dass die mitanzuwendenden materiellen rechtlichen Bestimmungen auch keine Rechtsgrundlage für eine Alternativenprüfung bieten.

Von der Behörde wurde aber geprüft, ob das **Auswahlverfahren** für die eingereichte Variante **plausibel und nachvollziehbar** ist.

In den vom Antragsteller vorgelegten Unterlagen finden sich jene vom Gesetzgeber und der Judikatur verlangten Darlegungen und Kriterien für die Auswahl der gewählten Trasse bzw. das Unterbleiben des Vorhabens. Insbesondere im Gutachten „Verkehrsplanung / Verkehrsprognose“, „GUTACHTENSERGÄNZUNG ZUR AUSKUNFTSERTEILUNG FB VERKEHR / ERGÄNZENDE STELLUNGNAHME VOM AUGUST 2023 UND ZUR TRASSENAUSWAHL, wurde dazu auf S. 7 Folgendes festgehalten:

*„Die Wirkungsanalyse zum Vorprojekt enthält eine ausführliche Sensitivitätsanalyse. Im Rahmen der Sensitivitätsanalyse wurden für alle untersuchten 13 Varianten insgesamt sechs Gewichtungsversionen durchgeführt. Die Sensitivitätsanalyse erfolgte zweistufig. **Die Variante 12 hat sich dabei sehr stabil als bestgereichte Variante herausgestellt.** Die Trassenauswahl durch die Projektwerberin wird unter Berücksichtigung der Unterlagen zum Vorprojekt **nachvollziehbar dokumentiert und dargelegt.**“*

Die vorgelegten Unterlagen wurden von der Behörde geprüft und inhaltlich für ausreichend und nachvollziehbar erachtet, um sie auch der Entscheidung für die Trassenauswahl zugrunde zu legen. So entsprechen die Unterlagen dezidiert dem Stand der Technik und überörtlichen Planungen.

Insbesondere war für die Behörde die Auswahl der konkreten Trasse insofern eindeutig nachvollziehbar, als sich diese zwingend aus Abwägung zwischen hoher Verkehrswirksamkeit, den rechtlichen und technischen (Anbindung an den Bestand) Vorgaben und möglichst geringen Auswirkungen auf die Umwelt ergibt, hier insbesondere die geringste Neuversiegelung von Böden auf niederösterreichischem Landesgebiet.

Weiters ergibt sich daraus, dass die gewählte Trasse auch geeignet ist, das Verkehrsbedürfnis zu befriedigen und damit einen geeigneten Standort darstellt.

8.7. Zur Frage des Unterbleibens des Vorhabens

Nach der ständigen Rechtsprechung des VwGH ist das **Unterbleiben des Vorhabens** bei der Errichtung eines Infrastrukturprojektes in Hinblick auf die Einräumung von Zwangsrechten bereits im Bewilligungsverfahren zu prüfen.

Beim Unterbleiben des Vorhabens würden sich jedenfalls die angeführten Entlastungen nicht einstellen und käme es jedenfalls auch zu einer weiteren Erhöhung der Belastung insbesondere im Bereich der Bestandsbrücke und der Bevölkerung in den Ortsbereichen. Ebenso käme es zu keiner Verbesserung der überörtlichen Verkehrsinfrastruktur. Dies stünde jedenfalls im Widerspruch von überörtlichen Planungszielen.

8.8. Zur Frage der zu beurteilenden Planfälle, der Nachvollziehbarkeit dieser, der „Sowieso-Maßnahmen“ und des Falls des Betriebs der „DBM“ ohne Bestandsbrücke

Bei der Beurteilung, ob ein Vorhaben – im gegenständlichen Fall ein Straßenbauvorhaben und somit eine Anlage – umweltverträglich und genehmigungsfähig ist, handelt es sich um eine **Prognoseentscheidung**. D. h. es ist zu prüfen ob die Anlage in einem zukünftigen Zeitpunkt, nämlich in der Regel zu jedem Zeitpunkt, an dem die Anlage voll in Betrieb ist, die Kriterien der Genehmigungsfähigkeit erfüllt.

Um (insbesondere) die **Auswirkungen des Betriebs des Straßenbauvorhabens** beurteilen zu können, bedarf es der grundlegenden Beurteilung, mit welchem **Verkehrsaufkommen** zu einem gewissen Zeitpunkt zu rechnen ist, da sich davon einerseits ableiten lässt, ob die neue Straßenverbindung überhaupt erforderlich ist, sie in der Dimensionierung dem erwarteten Verkehrsaufkommen entspricht und welche Emissionen (insbesondere Lärm und Luft) zu erwarten sind.

Nach der ständigen Judikatur²⁵ ist dabei relevant, inwieweit die Anlage eine **Veränderung der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse**²⁶ verursacht. Vom Gesetzgeber oder der Judikatur wird nun nicht konkret vorgegeben, wie die Beurteilung der Änderungen der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse vorzunehmen ist; es ist jedoch Stand der Technik, dass dafür im Grunde nur zwei Planfälle erforderlich sind, nämlich der **Null-Planfall** ohne Vorhaben sowie der **Planfall im Vollbetrieb im Prognosezeitpunkt**²⁷.

Maßgeblich für die Beurteilung sowohl in Hinblick auf die Gutachtenserstellung²⁸ als auch in Hinblick auf die Genehmigungsfähigkeit²⁹ sind **nicht alle denkbaren Planfälle** oder „Worst-Case-Szenarien“ sondern nachvollziehbar realistische Szenarien.

Folgende Planfälle wurden der Beurteilung zugrunde gelegt:

- a.) Planfall 2019-0/B Nachfrage 2019 inklusive absehbarer Entwicklungen im Untersuchungsgebiet (in der Verkehrsuntersuchung als „Sowieso-Maßnahmen“ bezeichnet) absehbare infrastrukturelle Entwicklungen bis 2035
- b.) Planfall 2019-1/B Planfall 2019-0/B Planfall 2019-0/B + gegenständliche Projektbestandteile Planfall
- c.) 2035-0 Nachfrage 2035 inklusive absehbarer Entwicklungen im Untersuchungsgebiet (in der Verkehrsuntersuchung als „Sowieso-Maßnahmen“ bezeichnet) absehbare infrastrukturelle Entwicklungen bis 2035
- d.) Planfall 2035-1 Planfall 2035-0 + primär induzierter Verkehr Planfall 2035-0 + gegenständliche Projektbestandteile

²⁵ Zur GewO als grundlegende anlagenrechtliche Bestimmung: VwGH 12.07.1994, 92/04/0067; 22.05.2003, 2001/04/0168; 20.02.2007, 2004/05/0248; zum UVP-G 2000 VwGH 29.05.2009, 2006/03/0156, vgl. aber auch NÖ LVwG 18.07.2017, LVwG-AV-201/001-2017; NÖ LVwG 29.09.2015, LVwG-AV-871/001-2015.

²⁶ Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON^{1.00}(Stand 01.07.2011, rdb.at) § 17 UVP-G Rz 141 ff.

²⁷ Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON^{1.00} (Stand 01.07.2011, rdb.at) § 6 UVP-G Rz 33, § 12 UVP-G Rz 29.

²⁸ Zur Gutachtenerstellung: Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON^{1.00} (Stand 01.07.2011, rdb.at) § 12 UVP-G Rz 31.

²⁹ Zur Genehmigungsfähigkeit: Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON^{1.00} (Stand 01.07.2011, rdb.at) § 17 UVP-G Rz 30, 145 und 200 mwN.

Die **vorgelegten Planfälle entsprechen dem Stand der Technik und sind plausibel**, wobei dem auf gleicher fachlicher Ebene nie entgegengetreten worden ist. Dazu wird im Gutachten für Verkehrsprognosen³⁰ Folgendes ausgeführt:

„5.5 Prognosehorizonte und Planfälle Die im Fachbereich Verkehr und Technik gewählten Prognosehorizonte und Planfälle sind für die Beurteilung der Auswirkungen geeignet. Mit dem Planfall 2019-0/B können im Vergleich mit dem Bestandsplanfall 2019 die Wirkungen der berücksichtigten ‚Sowieso‘-Maßnahmen, unabhängig von einem allgemeinen Verkehrswachstum auf Plausibilität geprüft werden. Die Planfälle 2019/B sind zudem gemeinsam mit den Planfällen 2035 Szenarien möglicher Entwicklungen für die Beurteilung des öffentlichen Interesses und des Verkehrsbedürfnisses. [...]

5.6 Plausibilität der Verkehrsprognose

Die Verkehrsprognose für den Gesamtverkehr und für den Schwerverkehr (Güterverkehr) aus dem Fachbereich Verkehr und Technik (Einlage C.01.01.01) ist für das Jahr 2035 aus heutiger Sicht in einer plausiblen Größenordnung.“

Die beurteilten Planfälle gehen auch über das von der Judikatur Geforderte weit hinaus, da sie **auch andere Planfälle** als bloß den Null-Planfall ohne Vorhaben sowie den Planfall im Vollbetrieb im Prognosezeitpunkt **umfassen**, wobei anzumerken ist, dass der Prognosehorizont 2035 (ca. 10 Jahre nach Genehmigung) ein für derartige Vorhaben üblicher Prognosehorizont ist.

Auch gehen die Einwände, dass die sogenannten **„Sowieso-Maßnahmen“** in der Prognosebeurteilung nicht berücksichtigt worden wären oder nicht zu berücksichtigen seien, ins Leere, zumal eine Beurteilung dieser sehr wohl erfolgte und die Umsetzung oder Nicht-Umsetzung dieser keine für die Beurteilung relevante Auswirkungen auf die Prognosebeurteilungen hat, was aus der Gutachtensergänzung³¹ des Sachverständigen DI Karl Schönhuber schlüssig und nachvollziehbar hervorgeht. In dieser Ergänzung wurden dezidiert die Planfälle *„Planfall 1: Entfall der Umfahrung St. Valentin“*, *„Planfall 2: Der Entfall der Ertüchtigung der Humelfeldstraße“*, *„Planfall 3: Der Entfall der Lkw-Fahrverbote“* und *„Planfall 4: Der Entfall aller untersuchungsrelevanten ‚Sowieso‘-Maßnahmen“* behandelt und kommt der Sachverständige zum Ergebnis, dass insgesamt *„auch bei Entfall der genannten ‚Sowieso‘-Maßnahmen keine maßgebenden Veränderungen der Vorhabensbedingten Umweltwirkungen gegenüber dem Einreichprojekt 2022 zu erwarten“* sind.

Von den Einschreitern (insbesondere Nr. 22 – 26) wurde weiters vorgebracht, dass der von ihnen als **„Betriebsphase I“** bezeichnete Betriebszustand – nämlich der Betrieb der DBM ohne gleichzeitigen Betrieb der Bestandsbrücke – nicht als Planfall dargestellt worden wäre, wobei dies aus ihrer Sicht aufgrund der zu erwartenden Auswirkungen notwendig gewesen wäre.

Dazu ist zunächst auf das oben Ausgeführte zu verweisen, wonach ein derartiger Planfall kein nachvollziehbares realistisches Szenario darstellt. Dies insbesondere deswegen, da der Neubau und die Sanierung der Bestandsbrücke **nicht Teil des Vorhabens** sind und es sich rechtlich um ein Vorhaben Dritter handelt.

³⁰ DI Karl Schönhuber, TEILGUTACHTEN VERKEHRSPLANUNG UND VERKEHRSPROGNOSE, S. 26 f.

³¹ DI Karl Schönhuber, GUTACHTENSERGÄNZUNG ZUR AUSKUNFTSERTEILUNG FB VERKEHR / ERGÄNZENDE STELLUNGNAHME VOM AUGUST 2023 UND ZUR TRASSENAUSWAHL vom 17.08.2023.

Die Behörde geht auch davon aus, dass die **Bestandsbrücke** in Mauthausen einer **Sanierung** (Neubau) unterzogen werden muss. Ob und wann diese Sanierung überhaupt umgesetzt wird, ist weder der UVP-Behörde noch den Konsenswerbern bekannt und diese haben weder einen rechtlichen (was die Straßensperre betrifft, da diese von der gemäß StVO 1960 zuständigen Behörde zu veranlassen ist) noch einen faktischen (was die technische Lebensdauer der Brücke betrifft) Einfluss darauf. Im Übrigen ist der Neubau der Bestandsbrücke gerade nicht Vorhabensbestandteil.

Der **Zeitpunkt der Umsetzung** einer Sanierung (Neubau) hängt primär von der Lebensdauer der Bestandsbrücke ab.

Richtig ist aber auch, dass im Falle, in dem die Bestandsbrücke nicht zur Verfügung stehen und das Vorhaben DBM bereits umgesetzt sein sollte, die **neue Donaubrücke den Verkehr aufnehmen** wird müssen. **Ob dieser Zustand tatsächlich erreicht wird** (denkbar ist auch ein Szenario, in dem überhaupt keine Brückenverbindung zur Verfügung steht – insbesondere, wenn einer Beschwerde gegen Spruchpunkt VI stattgegeben werden sollte), **ist nicht gesichert**.

Da dieser Zustand grundsätzlich nicht Vorhabensgegenstand ist und somit die Auswirkungen dieser Verkehrsumleitung von einem Dritt-Vorhaben verursacht werden, werden die **Auswirkungen der Verkehrsumleitung aufgrund des Schließens der Bestandsbrücke** in den allenfalls **dafür notwendigen Genehmigungsverfahren** zur Sanierung und zum Neubau der Bestandsbrücke zu beurteilen und rechtlich zu bewerten sein.

Im Übrigen würde die Umleitung des Verkehrs der Bestandsbrücke über das Vorhaben DBM **keinen Regelbetrieb** darstellen und somit auch **keinen Planfall**, sondern eine kurzfristige Auswirkung (ca. 5 Monate) aufgrund einer Bauphase eines anderen Vorhabens, was auch nicht zur verpflichtenden Darstellung dieser Betriebssituation im gegenständlichen Verfahren führen würde.

Abschließend ist noch festzuhalten, dass das Projekt für das gegenständliche Vorhaben auf **ausreichenden und plausiblen sowie nachvollziehbaren Verkehrsprognosebeurteilungen** beruht, was sich aus den sachverständigen Ausführungen ergibt.

8.9. Zum Stand der Technik des Vorhabens

Das Vorhaben hat dem **Stand der Technik bzw. dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften** zu entsprechen. Durch die UVP-Behörde sind daher die vorgelegten Unterlagen inklusive der Umweltverträglichkeitserklärung nach dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften zu beurteilen. Weiters ist sowohl im UVP-G 2000 als auch in mitanzuwenden materienrechtlichen Bestimmungen die Einhaltung des Standes der Technik als Genehmigungsvoraussetzung normiert. Mit anderen Worten hat die Behörde zu beurteilen, ob das Vorhaben dem Stand der Technik entspricht.

Sowohl das UVP-G 2000 als auch das Oö. StraßenG 1991 enthalten keine Definition des Standes der Technik. In der **österreichischen Rechtsordnung** (vergleiche § 71a GewO 1994, § 2 Abs. 8 Z 1 AWG 2002, § 2 Abs. 8 ASchG, § 2 Z 7 Chemikaliengesetz 1996, § 9b Eisenbahngesetz, § 3 Z 31 Emissionsschutzgesetz für Kesselanlagen, § 12a WRG 1959, § 2 Z 67 Oö. EIWOG 2006, § 12 NÖ EIWG 2005, § 1a Abs. 2 Z 20 Oö. USchG, § 3 NÖ IBG) finden sich aber mehrfach **im**

Wesentlichen gleichlautende Definitionen des Begriffs „Stand der Technik“, welcher somit wie folgt zusammengefasst werden kann:

Der „**Stand der Technik**“ (vgl. beste verfügbare Techniken – BVT) ist der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher Verfahren, Einrichtungen, Bau- oder Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erprobt und erwiesen ist. Bei der Bestimmung des Standes der Technik sind insbesondere jene vergleichbaren Verfahren, Einrichtungen Bau- oder Betriebsweisen heranzuziehen, welche am wirksamsten zur Erreichung eines allgemein hohen Schutzniveaus für die Umwelt insgesamt sind; weiters sind unter Beachtung der sich aus einer bestimmten Maßnahme ergebenden Kosten und ihres Nutzens und des Grundsatzes der Vorsorge und der Vorbeugung im Allgemeinen wie auch im Einzelfall zu berücksichtigen.

Der Stand der Technik ist demnach der auf einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher technologischer Verfahren, Einrichtungen, Bau- und Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erwiesen und erprobt ist.

Bei der Festlegung des Standes der Technik sind unter Beachtung der sich aus einer bestimmten Maßnahme ergebenden Kosten und ihres Nutzens und des Grundsatzes der Vorsorge und der Vorbeugung im Allgemeinen wie auch im Einzelfall **folgende Kriterien zu berücksichtigen**:

- a.) Einsatz abfallarmer Technologie;
- b.) Einsatz weniger gefährlicher Stoffe;
- c.) Förderung der Rückgewinnung und Verwertung der bei den einzelnen Verfahren erzeugten und verwendeten Stoffe und gegebenenfalls der Abfälle;
- d.) Vergleichbare Verfahren, Vorrichtungen und Betriebsmethoden, die mit Erfolg im industriellen Maßstab erprobt wurden;
- e.) Fortschritte in der Technologie und in den wissenschaftlichen Erkenntnissen;
- f.) Art, Auswirkungen und Menge der jeweiligen Emissionen;
- g.) Zeitpunkte der Inbetriebnahme der neuen oder der bestehenden Anlagen;
- h.) die für die Einführung eines besseren Standes der Technik erforderliche Zeit;
- i.) Verbrauch an Rohstoffen und Art der bei den einzelnen Verfahren verwendeten Rohstoffe (einschließlich Wasser) und Energieeffizienz;
- j.) die Notwendigkeit, die Gesamtwirkung der Emissionen und die Gefahren für die Umwelt so weit wie möglich zu vermeiden oder zu verringern;
- k.) die Notwendigkeit, Unfällen vorzubeugen und deren Folgen für die Umwelt zu verringern;
- l.) die von internationalen Organisationen veröffentlichten Informationen.

Die UVP-Behörde hat **geprüft**, ob der Stand der Technik gemäß der oben angeführten Definition durch das Vorhaben eingehalten wird, indem die einschlägigen **Fachgutachter** explizit dahingehend befragt wurden.

Es ist festzuhalten, dass **in den Teilgutachten**, insbesondere zur verkehrs-³² und bautechnischen³³ Beurteilung und in jenen, welche das Emissions- und Immissionsverhalten^{34, 35}

³² DI Karl Schönhuber, TEILGUTACHTEN VERKEHRSPLANUNG UND VERKEHRSPROGNOSE, S. 11.

³³ DI Bernhard Schweighofer, TEILGUTACHTEN BAUTECHNIK UND STATIK, S. 19 und 25.

des Vorhabens beurteilen, unter **Bezugnahme auf den Stand der Technik festschreibende Normen und gesetzliche Bestimmungen** explizit angeführt wurde, dass geprüft wurde, ob die Erstellung der Antragsunterlagen und der Umweltverträglichkeitserklärung nach dem Stand der Technik erfolgt ist. Aus den Gutachten geht nun hervor, dass das **Vorhaben dem Stand der Technik entspricht**.

Von den **Projektgegnern** wurde wiederholt vorgebracht, Erhebungen und Beurteilungen seien nicht dem Stand der Technik entsprechend durchgeführt worden. Es wird aber wiederholt unterlassen darzulegen, wie sich konkret nach Ansicht der Projektgegner der Stand der Technik im Gegensatz zu den von den Projektwerbern zitierten und angewendeten Normen darstellen würde.

So wird behauptet, dass die **Querungshilfe für Fledermäuse** nicht dem Stand der Technik entspreche. Es erfolgt aber keine weitere Darlegung warum der zitierte Arbeitsbehelf³⁶ den Stand der Technik gegenüber der angewendeten (jüngeren) Planungsgrundlagen³⁷ darstellen oder abändern soll und worin konkret der Widerspruch besteht soll, zumal in dem Arbeitsbehelf³⁸ auch Maßnahmen wie die im Projekt vorgesehenen als Querungshilfen beschrieben sind.

Demgegenüber erfolgt eine **nachvollziehbare Darlegung** unter Bezugnahme auf das einschlägige Regelwerk und Literatur durch den Projektwerber und den von der Behörde beigezogenen Sachverständigen³⁹, dass die Vorgaben der einschlägigen Regelwerke eingehalten werden. Auch in Hinblick auf diese Maßnahmen ist somit von der Einhaltung des Stands der Technik auszugehen.

Auch in Hinblick auf den **Gewässerschutz** und die behaupteten Beeinträchtigungen (insbesondere in Hinblick auf § 30 und § 104a WRG 1959) ist festzuhalten, dass der auch durch die Wasserrahmenrichtlinie⁴⁰ vorgegebene und im WRG 1959 umgesetzte Stand der Technik beim Gewässerschutz eingehalten wurde. Insbesondere auch in der fachlichen Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen / Einwendungen⁴¹ erfolgte dazu eine inhaltliche Behandlung.

In diesem Zusammenhang ist auch festzuhalten, dass diese Beurteilung auch für die **Problematik des Reifenabriebes** gilt. Die Verwendung von Gummireifen ist rechtlich zulässig. Durch die dem Stand der Technik entsprechenden Anlagen (insbesondere Filter zur Straßenentwässerung) wird die Immission durch Reifenabrieb dem Stand der Technik entsprechend auf das zulässige Maß reduziert. Die Behandlung eines allfälligen grundsätzlichen, weltweiten Problems einer durch Reifenabrieb verursachten Umweltbelastung ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens; dem kann nur durch allgemeine, für alle geltende Regelungen (etwa der EU) begegnet werden.

³⁴ Ing. Albrecht Gabriel, TEILGUTACHTEN LÄRMSCHUTZTECHNIK S. 14, 26 und 48.

³⁵ Ao. Univ. Prof. DI Dr. Peter Sturm, TEILGUTACHTEN LUFTREINHALTETECHNIK, insbesondere Pkt 4.1.3 und 4.2.3.

³⁶ Freistaat Sachsen, Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (2012/13): Planung und Gestaltung von Querungshilfen für Fledermäuse. Eine Arbeitshilfe für Straßenbauvorhaben im Freistaat Sachsen.

³⁷ Merkblatt zur Anlage von Querungshilfen für Tiere und Vernetzung von Lebensräumen an Straßen, FGSV 2022; Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr, Bundesministerium für Digitales und Verkehr 2023; Planung und Gestaltung von Querungshilfen für Fledermäuse, BRINKMANN et al. 2012.

³⁸ Siehe S. 60ff insbesondere auch S. 74 „Gestaltung von Leitstrukturen“.

³⁹ Dr. Hans Peter Kollar, TEILGUTACHTENBIOLOGISCHE VIELFALT, S. 53 iVm Pkt 2.

⁴⁰ Richtlinie 2000/60/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 23. Oktober 2000 zur Schaffung eines Ordnungsrahmens für Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich der Wasserpolitik (Wasserrahmenrichtlinie – WRRL).

⁴¹ Siehe insbesondere S. 16 ff (Gewässerökologie), 34 f (Luftreinhaltetechnik), 51 (Umwelthygiene) und 76 (Wasserbau-technik).

Dies gilt auch in Hinblick auf die durch das Vorhaben verursachten **Lärm- und Luftschadstoffimmissionen**, welche jedenfalls nach dem Stand der Technik begrenzt wurden.

8.10. Zur Frage des öffentlichen Interesses am Vorhaben

Zunächst ist festzuhalten, dass das Vorliegen eines „öffentlichen Interesses“ am Vorhaben, das Nicht-Entgegenstehen eines derartigen Interesses beziehungsweise eine Interessenabwägung nur dann relevant für die Erteilung einer Genehmigung ist, wenn dazu entsprechende **gesetzliche Grundlagen** vorliegen. Gleiches gilt im Übrigen für die Frage, ob das gegenständliche Vorhaben notwendig oder wirtschaftlich ist.

Unter dem **Begriff „öffentliches Interesse“** ist jenes Interesse zu verstehen, das die Behörden aufgrund von Rechtsnormen⁴², welche diese konkretisieren müssen, für die Allgemeinheit wahrzunehmen haben. Die öffentlichen Interessen sind somit direkt aus anzuwendenden Rechtsnormen abzuleiten. Durch die Prüfung, ob die Genehmigungsvoraussetzungen nach den materienrechtlichen Bestimmungen sowie nach dem UVP-G 2000 erfüllt sind, wurde bereits das Vorliegen beziehungsweise Nicht-Entgegenstehen wesentlicher öffentlicher Interessen abgeprüft.

Nach der ständigen Rechtsprechung des VwGH ist das Vorliegen eines öffentlichen Interesses am Vorhaben bei der Errichtung eines Infrastrukturprojektes **im Hinblick auf die Einräumung von Zwangsrechten** jedoch bereits im Bewilligungsverfahren zu prüfen.

Das **Oö. StraßenG 1991** regelt die Verwaltung von öffentlichen Straßen mit Ausnahme der Bundesstraßen in Oberösterreich. Liegt ein öffentliches Interesse für die Errichtung und den Betrieb der Straße vor, so ist jedenfalls die Notwendigkeit iSd Judikatur für das Vorhaben gegeben.

Das Vorhaben „Neue Donaubrücke Mauthausen B123b (DBM)“ unterliegt – soweit es auf oberösterreichischem Landesgebiet liegt – dem Regime des Oö. StraßenG 1991. Dieses beruht auf einem System, wonach zunächst die **Fachplanung des Landes Oberösterreich in Form einer Trassenverordnung** erfolgt, welche – sofern die Verordnung rahmensetzend für ein UVP-pflichtiges Straßenvorhaben ist – vor Erlassung einer SUP (**Umweltprüfung für Landesstraßen**) zu unterziehen ist (§§ 11 f Oö. StraßenG 1991 iVm der Oö. Umweltprüfungsverordnung für Landesstraßen). Diese Trassenverordnung liegt im konkreten Fall bereits vor (Verordnung der Oö. Landesregierung betreffend die Widmung und Einreihung der neu herzustellenden B123b Mauthausener Straße, Abzweigung neue Donaubrücke Mauthausen, als Landesstraße, LGBl. Nr. 67/2022).

Nach der Rechtsprechung des VwGH ist schon mit der **Erlassung dieser Verordnung** das **öffentliche Interesse** an der Herstellung der Straße **festgestellt** und in dieser Verordnung dokumentiert.⁴³

Insofern erübrigt sich ein weiteres Eingehen auf das gegenständliche Vorbringen, welches aufgrund der vorliegenden „SUPierten“ Trassenverordnung ins Leere geht.

⁴² Vgl. VfGH 26.06.2017, E 875/2017-32.

⁴³ Vgl. VwGH 14.10.2003, 2002/05/0307 mwN; siehe allgemein dazu auch *Hecht/Peer*, Planung von Straßen, in *Hecht/Potacs/Scholz* [Hrsg.], Planung im Infrastrukturrecht [2019] 45 [48, 54 ff] mwN.

Exkurs: Nach der Judikatur des VwGH und des VfGH⁴⁴ sowie den Festlegungen des § 12a NÖ Straßengesetzes liegt ein Straßenbauvorhaben insbesondere dann im öffentlichen Interesse, wenn

- a.) die Sicherheit oder Flüssigkeit des Verkehrs verbessert wird, wobei insbesondere auf die Interessen der Fußgänger und Radfahrer Bedacht zu nehmen ist,
- b.) durch Baumaßnahmen ungünstige Verkehrsverhältnisse verbessert werden können,
- c.) durch das Straßenbauvorhaben für die Verkehrsteilnehmer ein größerer Zeitaufwand vermieden werden kann,
- d.) unter Berücksichtigung überörtlicher und örtlicher Planungsakte, insbesondere der Raumordnungsprogramme des Landes und der betroffenen Gemeinden, ein Verkehrsbedürfnis oder, im Fall eines Straßenbauvorhabens des Landes, ein übergeordneter Bedarf vorhersehbar ist.

Ein **übergeordneter Bedarf** liegt vor, wenn ein Straßenbauvorhaben für die Erhaltung und den erforderlichen Ausbau eines überörtlichen Straßennetzes in einer Region oder im ganzen Land notwendig ist. Dabei ist auf

- a.) die aktuellen und innerhalb eines Prognosezeitraums zu erwartenden Anforderungen an das Straßennetz und
- b.) die wirtschaftliche, kulturelle und soziale Vernetzung mit benachbarten Regionen

Bedacht zu nehmen.

Bei Landesstraßen der Kategorie „B“ handelt es sich um Straßen, welche für den **übergeordneten Verkehr** bestimmt sind.

Mit dem Vorhaben werden die **Projektziele**

- a.) leistungsfähiger Ausbau der Donaubrücke in Mauthausen bzw. Schaffung einer leistungsfähigen, verkehrssicheren und zukunftsfähigen Verkehrslösung zur Verbindung der Wirtschaftsräume Perg – St. Valentin – Ennsdorf durch Bündelung der Verkehrsströme auf leistungsfähigen Achsen;
- b.) Aufrechterhaltung der oben angeführten Verkehrsverbindung für den Zeitraum des Neubaus der Bestandsanlage aufgrund des nahenden Endes der technischen Lebensdauer dieser;
- c.) Gewährleistung der Verkehrssicherheit auf der geplanten und bestehenden Donaubrücke
- d.) Entflechtung der Verkehrsströme nördlich der Donau;
- e.) Gewährleistung eines flüssigen Verkehrsablaufes sowie
- f.) Erweiterbarkeit im verkehrlichen Gesamtsystem

verfolgt, wobei die Umsetzung dieser Ziele **unter Beachtung der Maßgaben**

⁴⁴ VwGH 28.02.2006, 2004/06/0190; VwGH 28.6.2005, 2003/05/0089; VwGH 20.07.2004, 2004/05/0100; VwGH 20.4.2004, 2002/06/0192; VwGH 14.10.2003, 2001/05/1171; VwGH 14.10.2003, 2001/05/1171; VwGH 31.01.2002, 2000/06/0086; 15.10.1996, 94/05/0005 (Errichtung einer Landesstraße nach dem Ktn LStG); 15.12.1994,94/06/0150 (Gehsteigerrichtung nach dem BStG); VwGH 20.06.2001, 99/06/0187; 24.01.1991,89/06/0122; VwGH 20.06.2001, 99/06/0187; 24.01.1991, 89/06/0122 ua.; VwGH 21.01.1999, 97/06/0184; 24.01.1978, 2694/76; VwGH 19.12.1995,95/05/0226; VwGH 28.03.1995, 93/05/0210; VwGH 30.05.1989,84/05/0064; VwGH 26.11.1991,91/05/0185; VwGH 22.02.1983,82/05/0098; VwGH 17.09.1981,2027/79; VwGH 14.05.1981,1193/79; VwGH 12.09.1979, 2417/76; VwGH 03.11.1978,0970/75; 27.06.1978, 0434/76; VwGH 08.10.1974, 0643174; VfSlg 13191/1992 (bzw VfGH 03.10.1992, V 62/91 ua); VfSlg 12846/1991; VfGH 14.01.2003, B 1869/02, VfGH 21.05.1990, B 517/90; VfSlg 11627/1988.

- g.) weitgehende Nutzung von bestehender Infrastruktur;
- h.) sparsamer Umgang mit natürlichen Ressourcen (Flächenverbrauch bestmöglich minimieren);
- i.) möglichst geringe Beeinträchtigung von Anrainern;
- j.) Entastung des Ortsgebietes von Mauthausen sowie
- k.) Reduzierung der Verkehrsbeeinflussung in der Bauphase auf ein Minimum

erfolgt.

Das Vorhaben bringt weiters eine **Verkehrsreduzierung** um knapp 2.800 Kfz/24h in der Ortsdurchfahrt Pyburg, um rund 800 Kfz/24h in der Ortsdurchfahrt Windpassing und darüber hinaus in der Ortsdurchfahrt Rems in Höhe von bis zu 1.700 Kfz/24h. Dies erhöht jedenfalls die Verkehrssicherheit in den Ortsdurchfahrten und verringert die Immissionsbelastung in diesen Bereichen wesentlich.

Die Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens dient somit auch zur **Erhöhung der Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs** und zu Entlastung von Wohnbevölkerung.

Das **Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+**⁴⁵ stellt nach den Landesverkehrskonzepten 1991 und 1997 samt Ergänzungen 2000 die (gesamt)verkehrspolitische Festlegung und Planungsgrundlage des Landes Niederösterreich dar. Es handelt sich dabei um einen Beschluss der NÖ Landeregierung⁴⁶ und stellt die Basis für die mittel- und langfristige Entwicklung des Gesamtverkehrssystems dar.

Im Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+ wird zwischen Zentren, Achsen sowie dem ländlichen Raum differenziert. Verkehrsachsen stellen das Rückgrat der Erschließung des Landes dar und sichern die Erreichbarkeit zwischen Zentralräumen innerhalb und außerhalb Niederösterreichs. Maßnahmen an Verkehrsachsen besitzen eine hohe Umsetzungspriorität und haben unter anderem die Schaffung einer hohen Angebotsqualität, die Verbesserung von Erreichbarkeiten und die Bündelung von Verkehrsströmen zum Ziel.

Diese strategische Orientierung des Mobilitätskonzepts ist für einen Zeithorizont von 10 bis 15 Jahren ausgerichtet. Dieses Konzept wird durch mittelfristige Programme konkretisiert, wobei dies mit dem **Mobilitätspaket 2018 – 2022** erstmals erfolgt ist. Das Mobilitätspaket 2018 – 2022 leitet konkrete Maßnahmen ab, um diese im Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+ definierten Zielsetzungen zu erreichen. Das Straßenprojekt „B123, Donaubrücke Mauthausen“ wird hier explizit als Maßnahme zur Gewährleistung einer leistungsfähigen Infrastruktur genannt.

Mit dem **MOBILITÄTSPAKET NIEDERÖSTERREICH 2023 – 2027**⁴⁷ erfolgte eine neuerliche Konkretisierung, wobei die „B123b Neue Donaubrücke Mauthausen“ mit dem Realisierungshorizont „ab 2024“ in dem Dokument aufgelistet ist.

⁴⁵ MOBILITÄTSKONZEPT NIEDERÖSTERREICH 2030+ MOBILITÄT IN IHRER VIELFALT SICHERN, ZUKUNFTSFÄHIG GESTALTEN UND FÖRDERN;

https://www.noel.gv.at/noel/NOEL_Mobilitaetskonzept_180815_Druckversion.pdf.

⁴⁶ Beschlussfassung 30.06.2015 GZ 13014.

⁴⁷ MOBILITÄTSPAKET NIEDERÖSTERREICH 2023–2027,

https://www.noel.gv.at/noel/NOE-Mobilitaetspaket-2022_A4_digital-klein.pdf.

Für Oberösterreich ist das **Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008**⁴⁸ das letztgültige verkehrspolitische Zieldokument und bildet die Grundlage für mobilitätsrelevante Entscheidungen des Landes Oberösterreich. Unter anderem werden in diesem Dokument die Gewährleistung der Mobilität für die Bevölkerung und die Wirtschaft, die Leistung eines positiven Beitrags zur Standortqualität Oberösterreichs sowie die Abstimmung langfristig wirksamer Maßnahmen als zentrale Zielsetzungen definiert.

Weiters wurde – wie gesagt – von der Oö Landesregierung die „**Verordnung der Oö. Landesregierung betreffend die Widmung und Einreihung der neu herzustellenden B123b Mauthausener Straße, Abzweigung neue Donaubrücke Mauthausen, als Landesstraße**“, mit dem der Straßenverlauf der B123b in Oberösterreich festgelegt wird, erlassen. Dabei handelt es ebenso um eine überörtliche **Fachplanung des Landes Oberösterreich**.

Mit der **Umsetzungsvereinbarung aus dem Jahr 2018 zwischen den Ländern Ober- und Niederösterreich** über den Bau einer neuen Donaubrücke und einer geplanten Inbetriebnahme im Jahr 2027 sowie mit den entsprechenden Landtagsbeschlüssen wird die Legitimation des gegenständlichen Vorhabens und damit das öffentliche Interesse zusätzlich untermauert.

Die Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens erfolgt nun unter Berücksichtigung und zur **Umsetzung überörtlicher Planungsakte und rechtlicher Vorgaben** sowohl des Landes Oberösterreich als auch des Landes Niederösterreich.

Der **Standortanwalt** ist ein Organ, welches ex lege die öffentlichen Interessen an der Verwirklichung eines Vorhabens in Verwaltungsverfahren wahrzunehmen hat.

In dieser Funktion haben die **Standortanwälte von Ober- und Niederösterreich** Stellungnahmen abgegeben, in welcher sie in nachvollziehbarer Weise darlegen, dass durch das Vorhaben DBM sowohl positive volkswirtschaftliche Effekte für Bund und Land (Erhöhung der Bruttowertschöpfung / dauerhafte Schaffung bzw. Sicherung von Arbeitsplätzen), als auch positive Effekte für die Wirtschaftsstandort Bezirke Perg in Oberösterreich und Amstetten in Niederösterreich (durch bessere Vernetzung) sowie eine allgemeine Verbesserung der Verkehrssituation zu erwarten sind, was im öffentlichen Interesse liegt. Ferner wird auf die dringend gebotene Vermeidung des Entfalls einer Donauquerungsmöglichkeit hingewiesen, welche – insbesondere aufgrund der hohen Zahl an Umweg-km – mit massiven negativen Auswirkungen auf die Bevölkerung, Unternehmen, Landwirtschaft und den Fußgänger- und Fahrradverkehr in Zusammenhang einherginge.

Aus all dem folgt, **dass das Vorhaben im öffentlichen Interesse liegt**, da es die von der Judikatur entwickelten Kriterien in Hinblick auf das Vorliegen des öffentlichen Interesses sowie den Festlegungen des § 12a NÖ Straßengesetzes für Straßenbauvorhaben erfüllt und insbesondere der Umsetzung übergeordneter, strategischer Planungen dient. Jedenfalls für den oberösterreichischen Teil manifestiert sich das öffentliche Interesse bereits in der Trassenverordnung.

⁴⁸ Gesamtverkehrskonzept Oberösterreich 2008,
https://www.mobil-ans-ziel.at/wp-content/uploads/2020/08/GVK_OOE.pdf.

8.11. Exkurs: Zur Frage der Interessenabwägung nach § 12a Abs 4 NÖ Straßengesetz

Die nachstehenden Ausführungen werden aufgrund des bundesländergrenzüberschreitenden Kontexts der Vollständigkeit halber bzw. zum umfassenden Verständnis auch im vorliegenden Bescheid wiedergegeben, wenngleich sie sich bloß auf die niederösterreichische Rechtslage beziehen. Was die oberösterreichische Rechtslage anlangt, ist erneut darauf hinzuweisen, dass das öffentliche Interesse am Vorhaben und **Fragen der Abwägung mit allfälligen entgegenstehenden öffentlichen Interessen bereits im Zuge des Verordnungsgebungsverfahrens** der Trassenverordnung iSd §§ 11 und 11a Oö. StraßenG 1991 zu prüfen waren. Die UVP-Behörde ist insofern an die in der Trassenverordnung manifestierte Entscheidung gebunden, zumal Verordnungen im Stufenbau der Rechtsordnung über Bescheiden stehen und die Bewilligung nur dann erteilt werden darf, wenn sie der gemäß § 11 erlassenen Verordnung nicht widerspricht (§ 32 Abs. 2 letzter Satz Oö. StraßenG 1991). Was die Schutzgüter des § 13 Abs. 1 Z 1 – 9 Oö. StraßenG 1991 anlangt, ist vor dem Hintergrund der Ergebnisse der zusammenfassenden Bewertung sowie insbesondere des Teilgutachtens Verkehrstechnik⁴⁹, des Umstandes, dass der Trassenverordnung entsprochen wird und ergänzend auch der nachstehenden Ausführungen davon auszugehen, dass das gegenständliche Vorhaben in seiner konkret projektierten Form „**weitestgehend im Interesse aller dieser Schutzgüter gelegen**“ ist (§ 13 Abs. 3 Oö. StraßenG 1991).

Exkurs zur niederösterreichischen Rechtslage:

Oben wurde gezeigt, dass für das Vorhaben „Donaubrücke Mauthausen B123b (DBM)“ öffentliche Interessen iSd § 12a Abs. 2 NÖ Straßengesetz bestehen. Gemäß § 12a Abs. 4 NÖ Straßengesetz sind diese öffentlichen Interessen mit allfälligen gegenläufigen öffentlichen Interessen und den geschützten Rechten der vom Vorhaben betroffenen Parteien, insbesondere mit dem Schutz des Grundeigentums, abzuwägen.

Was unter gegenläufigen öffentlichen Interessen zu verstehen ist, definiert das NÖ Straßengesetz nicht. Erkennbar muss es sich dabei jedoch um solche handeln, die in § 12a Abs 2 NÖ Straßengesetz nicht genannt sind⁵⁰. Eine Aufzählung dieser gegenläufigen öffentlichen Interessen enthält das NÖ Straßengesetz nicht.

Dem Gesetz bzw. einzelnen Bestimmungen des NÖ Straßengesetz ist jedoch iSd Judikatur des VwGH zu entnehmen, dass der Schutz der Umgebung (§ 9, § 10 NÖ Straßengesetz), die Bedachtnahme auf die Umwelt (§ 9 NÖ Straßengesetz), der schonende Umgang mit naturschutzrechtlich ausgewiesenen Schutzgebieten bzw. -objekten (§ 9 NÖ Straßengesetz), die Berücksichtigung des Landschafts- und Ortsbildes (§ 9 NÖ Straßengesetz) sowie die Verhinderung von Beeinträchtigungen von Wasserschutz- und -schongebieten (§ 9 NÖ Straßengesetz) als potentielle gegenläufige öffentliche Interessen, die nach dem NÖ Straßengesetz wahrzunehmen sind, gelten können. Die Berücksichtigung bzw. der Schutz der so formulierten öffentlichen Interessen werden im NÖ Straßengesetz als Tatbestandsvoraussetzung normiert. § 12 Abs 6 NÖ Straßengesetz normiert dazu unmissverständlich, dass ein Widerspruch zu den Bestimmungen der §§ 9 und 12a NÖ Straßengesetz in der Abweisung des Antrags zu münden hat. Bei der Beurteilung, ob gegenläufige öffentliche Interessen beeinträchtigt werden, ist daher auf das Ergebnis des Ermittlungsverfahrens in concreto zurückzugreifen.

⁴⁹ DI Christoph Pichler, TEILGUTACHTEN VERKEHRSTECHNIK, S. 10.

⁵⁰ Vgl. dazu auch VwGH 20.10.1970, 1820/69.

Das NÖ Straßengesetz enthält keine Regelungen darüber, wie die einzelnen öffentlichen Interessen zu gewichten sind. Dies ergibt sich vielmehr aus dem Gesamtzusammenhang der Regelungen bzw. bereits aus dem Geltungsbereich des NÖ Straßengesetz. Beim NÖ Straßengesetz handelt es sich um ein Gesetz, das den Bau, die Erhaltung und die Verwaltung aller öffentlichen Straßen zum Gegenstand hat (vgl. § 1 NÖ Straßengesetz). Das Gesetz regelt somit, unter welchen Voraussetzungen die Etablierung von Straßen zulässig sein soll. Dies bedeutet wiederum, dass Umweltauswirkungen dem Gesetz wesensimmanent sind. Dies erhellt bereits daraus, dass die Etablierung einer öffentlichen Straße ohne eine wie immer geartete Umweltauswirkung denkunmöglich ist. Dies bedeutet wiederum, dass bereits der Gesetzgeber mit der normativen Entscheidung, den Bau von Straßen unter bestimmten Voraussetzungen zuzulassen, eine grundsätzliche Interessenabwägung vorgenommen hat, Beeinträchtigungen der Umwelt als potentiell gegenläufige Interessen daher nicht als absolute Versagungsgründe herangezogen werden können.

Vielmehr ist die Systematik des NÖ Straßengesetzes dahingehend zu interpretieren, dass in § 9 NÖ Straßengesetz bei Formulierung der Tatbestandsvoraussetzungen bereits eine Bedachtnahme und Berücksichtigung einzelner im Gesetz normierter (öffentlicher) Interessen erfolgt. Die Feststellung, dass ein Straßenbauvorhaben den Vorgaben des § 9 NÖ Straßengesetz entspricht, legt damit bereits den Schluss nahe, dass potentiell gegenläufige öffentliche Interessen die gemäß § 12a NÖ Straßengesetz festgestellten öffentlichen Interessen nicht überwiegen.

Auch nach der Judikatur⁵¹ ist der jeweilige Regelungszweck der Gesetzesmaterie bei der Beurteilung öffentlicher Interessen zu berücksichtigen und bei allfälligen gegenläufigen Interessen eine Abwägung dergestalt vorzunehmen, dass jene Maßnahmen, die für sich das Vorliegen positiver öffentlicher Interessen iSd NÖ Straßengesetz beanspruchen können, allfällig gegenläufige öffentliche Interessen überwiegen. Maßnahmen, die in Bezug auf den Regelungszweck des Gesetzes als überschießend zu bezeichnen sind und daher in einem Teilbereich ein positives öffentliches Interesse nicht für sich beanspruchen können, sind nicht von vornherein geeignet, allfällig gegenläufige Interessen zu überwiegen⁵².

Im gegenständlichen Verfahren haben einzelne Parteien und Beteiligte Vorbringen erstattet, die über die Geltendmachung subjektiv-öffentlicher Rechte hinaus die Verletzung allgemeiner Interessen zum Inhalt haben. Unabhängig davon, dass diese Parteien damit den Rahmen ihres Mitspracherechts verlassen, sieht sich die Behörde veranlasst, dieses Vorbringen im Rahmen der Interessenabwägung zu berücksichtigen.⁵³

Im vorliegenden Fall wurde ein Verfahren nach dem UVP-G 2000 abgeführt, was dazu führt, dass neben den Tatbestandsvoraussetzungen des § 9 NÖ Straßengesetz auch jene des § 17 UVP-G 2000 zu prüfen waren; demzufolge wurde eine umfassende Verträglichkeitsprüfung in Bezug auf die auch in § 9 NÖ Straßengesetz genannten Schutzgüter vorgenommen.

Diese Umweltverträglichkeitsprüfung hat letztlich zu dem Ergebnis geführt, dass die Eingriffe in die (grob gesagt) Umwelt so gering gehalten werden, dass das Vorhaben „Donaubrücke Mauthausen B123b (DBM)“ als umweltverträglich anzusprechen ist. In Zusammenschau mit der oben

⁵¹ VwGH 14.7.2011, 2010/10/0092; OGH 11.07.1990, 3Ob534/90.

⁵² Vgl. nochmals OGH 11.07.1990, 3Ob534/90.

⁵³ Vgl. dazu auch LVwG NÖ 11.05.2015, LVwG-AB-14-4317.

wiedergegebenen Feststellung, dass das Vorhaben „Donaubrücke Mauthausen B123b (DBM)“ positive öffentliche Interessen für sich in Anspruch nehmen kann, führt dies zu dem Schluss, dass potentiell gegenläufige öffentliche Interessen keinesfalls überwiegen.

In diesem Zusammenhang ist auch die vorgelegte UVE und vor allem auf die von der Behörde eingeholte zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen zu verweisen, die sich umfassend mit den Umweltauswirkungen des Vorhabens „Donaubrücke Mauthausen B123b (DBM)“ befasst haben und dafür die Grundlage liefern, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung positiv abgeschlossen werden konnte.

Die Interessenabwägung führt somit zu dem Ergebnis, dass die potentiell gegenläufigen öffentlichen Interessen, die festgestellten positiven öffentlichen Interessen nicht überwiegen, weil negative Auswirkungen auf ein verträgliches d.h. gesetzlich zulässiges Maß reduziert sind und keinesfalls zur Gänze beseitigt werden können, weil der Bau und der Betrieb einer Straße zwingend stets mit Umweltauswirkungen verbunden sind.

Sowohl der durch das Vorhaben „Donaubrücke Mauthausen B123b (DBM)“ verursachte Bodenverbrauch und die damit verbundene Versiegelung land- bzw. forstwirtschaftlicher Flächen als auch der Klimaschutz wurden mehrfach thematisiert⁵⁴, jeweils ohne Darlegung der rechtlichen Relevanz.

Die Behörde sieht sich dennoch auch vor dem Hintergrund der Bestimmung des § 12a Abs 4 NÖ Straßengesetz zu folgender Klarstellung veranlasst: Dem Bodenverbrauch bzw der Versiegelung land- bzw. forstwirtschaftlicher Grundflächen kommt im Geltungsbereich des NÖ Straßengesetz schon systematisch keine Bedeutung als potentiell gegenläufiges öffentliches Interesse zu. Wie oben bereits dargelegt, regelt das NÖ Straßengesetz den Bau, die Erhaltung und die Verwaltung öffentlicher Straßen. Der Bau einer öffentlichen Straße ist zwingend mit der Versiegelung bis dato unversiegelter Flächen verbunden. Wenn der Gesetzgeber daher Tatbestandsvoraussetzungen normiert, bei deren Erfüllung der Bau einer neuen Straße zu genehmigen ist, kann ihm in diesem Umfang nicht unterstellt werden, dass der dadurch bewirkte Flächenverbrauch im Sinn einer Nutzung der Fläche als Straße als gegenläufiges öffentliches Interesse einer Abwägungsentscheidung zuzuführen ist.

Etwas anderes könnte allenfalls dann gelten, wenn im Zuge eines Straßenbauvorhabens Flächen in Anspruch genommen werden sollen, die dem Zweck des Straßenbauvorhabens nicht untergeordnet werden können. Eine solcherart überschießende Beanspruchung von Grundflächen findet im vorliegenden Fall jedoch nicht statt. Das Verfahren hat vielmehr ergeben, dass das Vorhaben den technischen Vorgaben entsprechend sowie nach den Vorgaben des NÖ Straßengesetz (und damit v.a. § 9 NÖ Straßengesetz entsprechend) geplant wurde, von einer überschießenden Grundbeanspruchung kann im vorliegenden Fall daher keine Rede sein (dies gilt übrigens auch mit Blick auf die Erfordernisse des Oö. StraßenG 1991). Selbst wenn man somit ein gegenläufiges öffentliches Interesse an der Nichtversiegelung land- bzw. forstwirtschaftlicher Grundflächen erkennen wollte, würde die darauf aufbauende Interessenabwägung zum Ergebnis führen, dass dieses gegenläufige öffentliche Interesse nicht überwiegt.

⁵⁴ Vgl. Stellungnahme Familie Zittmayr.

Im Übrigen relativiert sich die Bedeutung des durch ein Straßenvorhaben verursachten Bodenverbrauchs auch vor dem Hintergrund der im NÖ Straßengesetz normierten Enteignungsmöglichkeit. Erfüllt ein Straßenbauvorhaben die Tatbestandsvoraussetzungen (d.h. entspricht das Vorhaben § 9 und kann es öffentliche Interessen iSd § 12a für sich in Anspruch nehmen und liegt kein Widerspruch zu § 13 Abs. 2 NÖ Straßengesetz vor), besteht für den Straßenerhalter die potentielle Möglichkeit, die für die Straße benötigten Grundflächen im Wege der Enteignung zu sichern. Diese Enteignungsmöglichkeit setzt aber begrifflich bereits voraus, dass die Grundfläche jedenfalls in Anspruch genommen werden muss. Diese Sichtweise spricht somit wiederum dafür, dass die Erhaltung unversiegelter Flächen kein öffentliches Interesse darstellt, das vom NÖ Straßengesetz wahrzunehmen ist.

Auch der im Verfahren erfolgte Verweis auf den Klimaschutz⁵⁵ führt zu keinem anderen Ergebnis der vorgenommenen Interessenabwägung. Dies liegt aber bereits daran, dass der Klimaschutz nicht als potentiell gegenläufiges öffentliches Interesse im NÖ Straßengesetz Beachtung finden kann.

Zwar ist die Bestimmung des § 9 Abs 1 NÖ Straßengesetz in Bezug auf die Umwelt relativ weit gefasst, der Klimaschutz kann dieser Bestimmung (aber auch sonst keiner anderen Bestimmung des NÖ Straßengesetzes) nicht unterstellt werden. Dies liegt daran, dass § 9 NÖ Straßengesetz von einer Bedachtnahme auf die Umwelt spricht und daher erkennbar solche Dinge meint, die im Zuge der Planung tatsächlich berücksichtigt werden können. So ist es bei der Planung einer Straße möglich, diese im Sinne der sonstigen in § 9 genannten Schutzgüter bestmöglich von bspw. naturschutzfachlich ausgewiesenen Gebieten oder Wasserschutzgebieten fernzuhalten. Dem Schutz der Umgebung etwa kann von der Straßenplanung durch Errichtung von Lärmschutzwänden Rechnung getragen werden.

In Bezug auf den Klimaschutz fehlt eine derartige Ingerenz des Straßenplaners bzw. des Straßenerhalters zur Gänze. Auch besteht im Geltungsbereich des NÖ Straßengesetzes (im Übrigen jedoch auch in jenem des UVP-G 2000 und des Oö. StraßenG 1991) auch für die Behörde keine rechtliche Handhabe, dem Straßenerhalter klimaschutzrelevante Einschränkungen derart vorzuschreiben, dass nicht von der Anlage ausgehende klimaschutzrelevante Emissionen emittiert werden. Für den vorliegenden Fall bedeutet dies, dass klimaschutzrelevante Emissionen des das vorliegende Vorhaben benutzenden motorisierten Individualverkehrs keinesfalls dem Geltungsbereich des NÖ Straßengesetzes unterliegen und damit den Klimaschutz nicht als potentiell gegenläufiges öffentliches Interesse in die Interessenabwägung miteinzubeziehen ist.

Gleiches gilt im Übrigen auch für jene klimaschutzrelevanten Emissionen, die tatsächlich dem gegenständlichen Vorhaben (vor allem bei dessen Errichtung) zuzuschreiben sind. Auch diese Emissionen stellen kein gegenläufiges öffentliches Interesse dar, da auch diese der Ingerenz des Straßenerhalters und der Behörde im Geltungsbereich des NÖ Straßengesetzes, aber auch in jenem des UVP-G 2000 und des Oö. StraßenG 1991, entzogen sind. In Bezug auf die ohnehin auch nach luftreinhalte-technischer Sicht beurteilte Bauphase ist wiederum auf die durchgeführte (positive) Umweltverträglichkeitsprüfung und auf das Überwiegen der positiven öffentlichen Interessen für das Straßenbauvorhaben zu verweisen. Im Zuge der UVE und der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen wurden umfangreiche Erhebungen und

⁵⁵ Vgl. Stellungnahme Gemeinde Ennsdorf, Bürgerinitiative „Bürgerplattform Pro Ennsdorf-Pyburg-Windpassing“, Herbert Zittmayr, Franz Lehenbauer, ebenso Verhandlungsschrift S. 12, 25, 50 f, 60 f, 71 f, 94 f, 98.

Beurteilungen aus luftreinhalte-technischer Sicht vorgenommen, die für diesen Fachbereich bzw. das zu schützende Medium als abschließend zu beurteilen sind und letztlich zu dem Ergebnis geführt haben, dass das Vorhaben „Donaubrücke Mauthausen B123b (DBM)“ auch in Bezug auf die Emissionen auf das Schutzgut Luft als umweltverträglich einzustufen ist.

Im Ergebnis zweifelt die Behörde nicht daran, dass der Klimaschutz ein öffentliches Interesse darstellt, allerdings handelt es sich dabei nicht um ein öffentliches Interesse, das vom NÖ Straßengesetz wahrzunehmen ist. Dies gilt auch mit Blick auf die Genehmigungskriterien des Oö. StraßenG 1991.

Aus dem oben Gesagten ergibt sich im Ergebnis, dass die umfangreich festgestellten öffentlichen Interessen, die das gegenständliche Vorhaben bedient, die potenziell gegenläufigen öffentlichen Interessen überwiegen und letztlich auch dazu führen, dass auch die vom Vorhaben betroffenen Liegenschaftseigentümer dieses Überwiegen öffentlicher Interessen gegen sich gelten lassen müssen, da der Vorteil für die Allgemeinheit (v.a. durch die Entlastungsfunktion der Umfahrungsstraße sowie der überregionalen Vernetzungsfunktion) höher zu bewerten ist als der Nachteil der den Liegenschaftseigentümer dadurch entsteht. Auch hat das Verfahren ergeben, dass keine überschießende Inanspruchnahme von Fremdgrund mit dem gegenständlichen Vorhaben verbunden ist.

8.12. Exkurs: Zur Frage der Interessenabwägung gemäß dem ForstG

Da auf oberösterreichischem Landesgebiet keine (befristeten oder unbefristeten) Rodungen iSd ForstG **vorgesehen** sind, werden die nachstehenden Ausführungen zum niederösterreichischen Vorhabensteil bloß zum besseren Verständnis des Gesamtvorhabens und somit der Vollständigkeit halber wiedergegeben.

Die Behörde kann eine Bewilligung zur Rodung erteilen, wenn ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald nicht entgegensteht. Da ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung der von der Rodung betroffenen Waldfläche gegeben ist, was den Ausführungen des forsttechnischen Sachverständigen zu entnehmen ist, kann eine Bewilligung nur erteilt werden, wenn ein öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald überwiegt.

Die rechtfertigenden öffentlichen Interessen werden in § 17 Abs. 4 ForstG beispielhaft aufgezählt. Demnach sind öffentliche Interessen an einer anderen Verwendung im Sinne des § 17 Abs. 3 ForstG jedenfalls im Straßenverkehr, d.h. Straßenbau, begründet.

Wie oben und im Folgenden dargelegt, liegt jedenfalls ein öffentliches Interesse an der Umsetzung des „Donaubrücke Mauthausen B123b (DBM)“ vor, weshalb eine Interessenabwägung vorzunehmen ist, ob das öffentliche Interesse an der Umsetzung des Vorhabens gegenüber dem öffentlichen Interesse an der Erhaltung der von der Rodung betroffenen Waldfläche überwiegt.

Wie der VwGH in ständiger Rechtsprechung⁵⁶ zum Ausdruck gebracht hat, ist die Frage, ob ein bestimmter Waldboden im Hinblick auf das öffentliche Interesse an der Erhaltung des

⁵⁶ Vgl. VwGH 31.03.1987, 84/0710344.

Waldbestandes aus einem anderen, konkurrierenden öffentlichen Interesse entzogen werden darf, eine Frage, die in der Regel nur aufgrund von Gutachten einschlägiger Sachverständiger beantwortet werden kann

Ein derartiges forsttechnisches Gutachten⁵⁷, aus dem klar ersichtlich ist, dass das Interesse an der Walderhaltung nicht überwiegt, wurde eingeholt. Dieses lautet auszugsweise wie folgt:

„Dazu ist aus forstfachlicher Sicht das öffentliche Interesse an der Walderhaltung näher zu erörtern. Für die Beurteilung des öffentlichen Interesses an der Walderhaltung sind die Kriterien der Waldausstattung und Waldflächendynamik, die Wirkungen des Waldes und die Waldflächenverteilung heranzuziehen. Hinsichtlich der Waldausstattung und Waldflächendynamik ist festzuhalten, dass in der betroffenen Gemeinde in den letzten Jahren ein leichter Waldflächenzuwachs festzustellen ist. Die Waldausstattung der betroffenen Katastralgemeinde liegt bei 18,5 % und liegt damit unter dem niederösterreichischen Durchschnitt von rd. 40 %. Der Rodungserlass des BMLRT kommt zu der Feststellung, dass ein Waldanteil unter 20% jedenfalls als nicht ausreichend angesehen werden kann. Der gleiche Erlass legt fest, dass ein besonders öffentliches Interesse an der Walderhaltung dann gegeben ist, wenn die Schutz- und/oder die Wohlfahrtsfunktion mit der Stufe 2 oder 3 bewertet wurden oder wenn die Erholungsfunktion mit der Stufe 3 bewertet wurde. Der Waldentwicklungsplan weist für alle im Projektgebiet vorkommenden Waldflächen hinsichtlich der Schutzfunktion die Wertziffer 2 (= mittlere bzw. erhöhte Wertigkeit) und für die Wohlfahrtsfunktion gar die Wertziffer 3 (höchste Wertigkeit) auf. Die Bedeutung der Wohlfahrtsfunktion als Leitfunktion ist vor Allem im Ausgleich des Wasserhaushaltes und in der ausgleichenden Wirkung auf das Lokalklima der in der Nähe gelegenen Siedlungsgebiete oder angrenzender landwirtschaftlicher Flächen zu sehen. Wälder in einer agrarisch intensiv genutzten Landschaft stellen thermische Senken dar, das heißt sie wirken als Kühlflächen der Landschaft. An einem heißen Sommertag beträgt die Überwärmung der Erdoberfläche gegenüber der Lufttemperatur im Wald 4°C, auf Grünland 6°C, auf Ackerland 9°C und auf unbedecktem Boden 12°C. Im Sommer verbrauchen Waldflächen viel Strahlungsenergie für die Wasserverdunstung und sind daher relativ kühle Landesteile. Der Temperatursausgleich mit den angrenzenden Flächen erfolgt durch Advektion. Die Bedeutung des Waldes im Projektgebiet wird durch nachstehende Tabelle verdeutlicht. Kriterien, die für ein hohes Interesse an der Walderhaltung sprechen, wurden mit +, die für ein niedriges Interesse an der Walderhaltung sprechen, mit – bewertet. [...] Aus der Gegenüberstellung der Kriterien für die Einschätzung und Bewertung des öffentlichen Interesses an der Walderhaltung (ein – zu sieben +) geht ebenfalls eindeutig hervor, dass im ggs. Fall ein besonderes öffentliches Interesse an der Walderhaltung vorliegt. Daher ist es unbedingt erforderlich, dass bei Vorliegen eines öffentlichen Interesses an der Rodung (Straßenverkehr), dieses das öffentliche Interesse an der Walderhaltung überwiegt. In der Projektbegründung wurde auch das öffentliche Interesse an der Rodung zum Zweck der Errichtung der neuen Verkehrsanlage aus forstfachlicher Sicht schlüssig und plausibel dargestellt.“

Die Interessenabwägung der gegenüberstehenden öffentlichen Interessen Walderhaltung zu Straßenverkehr stellt eine Rechtsfrage dar, die von der Behörde zu beantworten ist.

Es überwiegt nun das Interesse an der Umsetzung des Vorhabens das Interesse an der Walderhaltung, da durch das Vorhaben ein Straßenbauprojekt umgesetzt werden soll, wobei Straßenbauprojekte bereits ex lege im Forstgesetz als grundsätzlich im öffentlichen Interesse

⁵⁷ DI Hans Grundner, TEILGUTACHTEN FORST-UND JADÖKOLOGIE.

liegend angesehen werden, wie oben gezeigt ein öffentliches Interesse vorliegt, dem ein hohes Verkehrsinteresse und -bedürfnis zugrunde liegt.

Das Überwiegen des Interesses an der Umsetzung des Vorhabens ergibt sich insbesondere auch daraus, dass überörtliche Planungsakte umgesetzt werden sollen, die auch eine wesentliche Entlastung für die Bevölkerung und im Verkehrsnetz sowie Verkehrssicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs bringen bzw. erhöhen werden. Diesen Interessen stehen nun nur regional eingeschränkte und im Verhältnis kleinräumige Waldverluste gegenüber. Bei einer Abwägung der Interessen und bei einer Gesamtbetrachtung der Auswirkungen des Vorhabens kommt man daher zum Ergebnis, dass die Interessen an der konkreten Umsetzung des Vorhabens wesentlich überwiegen.

Abschließend ist noch zu erwähnen, dass allfällige negative Auswirkungen auf die Walderhaltungszwecke durch Ausgleichsmaßnahmen jedenfalls hinten angehalten werden.

8.13. Zum öffentlichen Interesse gemäß § 17 Abs. 5 UVP-G 2000

Gemäß § 17 Abs. 1 UVP-G 2000 hat die Behörde bei der Entscheidung über den Antrag die in den betreffenden Verwaltungsvorschriften und im Abs. 2 bis 6 vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen anzuwenden.

Gemäß § 17 Abs. 5 UVP-G 2000 sind bei zu erwartenden schwerwiegenden Umweltbelastungen neben den öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, auch relevante Interessen der Materiegesetzte oder des Gemeinschaftsrechts, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, zu bewerten.

Wie den Aussagen der Sachverständigen zu den Risikofaktoren in den Gutachten entnommen werden kann, sind mit dem Vorhaben **keine schwerwiegenden Umweltbelastungen zu erwarten**. § 17 Abs. 5 UVP-G 2000 gelangt daher nicht zur Anwendung.

8.14. Zur Frage des Vorliegens der Notwendigkeit des Vorhabens

Nach der ständigen Rechtsprechung des VwGH ist die Notwendigkeit der Errichtung eines Vorhabens bereits im Bewilligungsverfahren zu prüfen.

„Im Anwendungsbereich des NÖ LStG 1999 hat als Grundsatz zu gelten, dass die strittige Frage der Notwendigkeit der Errichtung einer Straße, die (mangels Einschränkung des Gesetzes) bereits im straßenbaurechtlichen Bewilligungsverfahren zu prüfen ist, im nachfolgenden Enteignungsverfahren nicht neuerlich hinterfragt werden könnte, was im Übrigen auch der Verfahrensökonomie entspricht (zum früheren NÖ Landesstraßengesetz vgl. die in Hauer/Zaussinger, Niederösterreichisches Baurecht, 6. Auflage, Seite 1238 f zu § 11 NÖ LStG 1999 wiedergegebene Judikatur; zur Bedeutung eines straßenrechtlichen Bewilligungsbescheides nach dem OÖ LStG 1991 für das nachfolgende Enteignungsverfahren siehe beispielsweise das E 18.11.2003, 2001/05/0327, mwN; zum Stmk LStVwG 1964 siehe beispielsweise das E 18.12.2003, 2002/06/0079). Dass der Eigentümer jener Grundstücke, die für die Errichtung der Straße in Anspruch genommen werden sollen, auch nach Inkrafttreten des NÖ LStG 1999 die mangelnde Notwendigkeit der Errichtung der Straße im Bewilligungsverfahren einwenden kann, ergibt sich e contrario aus § 13 Abs 1 letzter Satz NÖ LStG 1999. Danach dürfen Nachbarn - das gilt nicht für

die anderen in § 13 Abs 1 NÖ LStG 1999 angeführten Parteien - nur die in Abs 2 dieses Paragraphen erschöpfend festgelegten Rechte geltend machen. Daraus erhellt unzweifelhaft, dass andere Parteien an diese erschöpfende Aufzählung nicht gebunden sind, und dass der Gesetzgeber bisher anerkannte Rechte der Eigentümer in Anspruch genommener Grundstücke nicht beschränken wollte. Die prinzipiell verneinte Berechtigung der Beschwerdeführerin (in ihrer Eigenschaft als Eigentümerin von Grundstücken, die für das Straßenbauvorhaben herangezogen werden sollen), die Notwendigkeit des Vorhabens an sich in Frage zu stellen, liefe auch darauf hinaus, das verfassungsrechtlich gewährleistete Recht auf Achtung des Eigentums zu schmälern.⁵⁸

„Neben dem Umstand, dass die subjektiv-öffentlichen Rechte von Anrainern auf die Aspekte des § 14 Abs. 1 Oö. StraßenG 1991 beschränkt sind, ist auch darauf hinzuweisen, dass der Verwaltungsgerichtshof schon wiederholt ausgesprochen hat, dass bereits im Verfahren zur Festlegung des Straßenverlaufes durch eine Verordnung nach § 11 Abs. 1 Oö. StraßenG 1991 diejenigen (und zwar sämtliche) Grundsätze für die Herstellung und die Erhaltung von öffentlichen Straßen gemäß § 13 Abs. 1 und 2 leg. cit. einzuhalten sind, die auch als Voraussetzung für die Erteilung der straßenbaurechtlichen Bewilligung gemäß § 32 Abs. 2 leg. cit. zu beachten sind. Schon mit der Erlassung dieser Verordnung ist das öffentliche Interesse an der Herstellung der Straße festgestellt und es ist daher davon auszugehen, dass die in dieser Verordnung vorgenommenen Festlegungen, insbesondere die Linienführung der Straße im festgelegten Rahmen, das straßenrechtliche Bewilligungsverfahren präjudizieren (so VwGH 24.10.2017, Ro 2014/06/0061, mwN). Dies bedeutet, dass es bei Vorliegen einer Trassenverordnung nicht der Verwaltungsbehörde obliegt, eine Interessensabwägung für das Gesamtvorhaben durchzuführen (so etwa die zit. VwGH-Entscheidung vom 24.10.2017 zum Vorbringen, ein Vorhaben sei nicht notwendig und zweckmäßig). Die Annahme einer Präjudizwirkung der Trassenverordnung widerspricht nach Ansicht des Gerichts auch nicht der Aarhus-Konvention, weil diese nicht festlegt, welches nationale Gericht die vorgebrachten Bedenken zu überprüfen hat und vor dem Verfassungsgerichtshof Rechtsschutz gegen Verordnungen besteht.“⁵⁹

Durch den Verweis in § 32 Oö. StraßenG 1991 auf § 13 ist bei Erfüllung der dort genannten Kriterien (insbesondere die Wirtschaftlichkeit der Bauausführung, das Verkehrsbedürfnis, die möglichste Schonung näher genannter Güter) durch das projektierte Vorhaben – was im vorliegenden Fall, insbesondere unter Berücksichtigung des Teilgutachtens Verkehrstechnik, gegeben ist – davon auszugehen, dass das **konkret eingereichte Projekt**, welches der es determinierenden Trassenverordnung nicht widersprechen darf (und in concreto auch tatsächlich nicht widerspricht), **notwendig** ist.

Wie oben dargelegt, liegt das Vorhaben im öffentlichen Interesse. Weiters ergibt sich aus den vorgelegten Unterlagen und den dazu eingeholten Gutachten, dass das Vorhaben dem Stand der Technik, insbesondere was die technische Ausführung im Verhältnis zum prognostizierten Verkehrsaufkommen betrifft⁶⁰, entspricht.

⁵⁸ VwGH 16.09.2009, 2007/05/0013.

⁵⁹ So das LVwG OÖ in seiner Entscheidung vom 22.06.2022, LVwG-153363/6/KHu.

⁶⁰ Teilgutachten Verkehrsplanung und Verkehrsprognose S. 32 „Die Leistungsfähigkeitsnachweise für die Ausbauplanfälle 2019-1/B und 2035-1 lassen den Schluss zu, dass der prognostizierte Verkehr in beiden betrachteten Szenarien in ausreichender Qualität abgewickelt werden kann. Das Verkehrsbedürfnis wird somit in beiden Szenarien befriedigt.“

Eine überschießende Inanspruchnahme oder ein überschießender Eingriff in fremde Rechte ergeben sich weder aus dem Vorhaben noch aus den Gutachten; vielmehr lässt sich dem **Teilgutachten Verkehrstechnik** (S. 10) Folgendes entnehmen:

„Durch die Projektierung gemäß den einschlägigen RVS und dem HBS entspricht das Vorhaben dem Stand der Technik und kann somit unter Berücksichtigung der Auflagen als verkehrssicher im Sinne § 13 Abs. 1 Z 3 iVm § 32 beurteilt werden und die Verkehrsanlage wird aus Sicht des unterzeichnenden Sachverständigen ohne Gefahr benützlich sein (im Sinne des § 13 Abs.2), sofern bei der Bauausführung ebenfalls auf die Belange der Sicherheit (z.B. Griffbarkeit der Deckschicht) Bedacht genommen wird.

Aufgrund dessen dass auch beim Maßnahmenplanfall 2019-1/B (Projekt und Verkehrsprognosen moderat fortgeschrieben) keine sehr geringen Auslastungsgrade < 0,3 auftreten, kann nicht von einer Überdimensionierung der projektierten Anlagenteile gesprochen werden und somit kann davon ausgegangen werden kann, dass das Projekt wirtschaftlich ist im Sinne § 13 Abs. 1 Z 2 Oö. Straßengesetz 1991.

Auf die barrierefreie Gestaltung im Sinne § 13 Abs. 1 Z 9 Oö. Straßengesetz 1991 ist durch abgesenkte Bordsteine im Zuge der Bauausführung Bedacht zu nehmen.“

Zusammengefasst ist die **Notwendigkeit** im Sinn der gesetzlichen Bestimmungen und der Judikatur zur Umsetzung des Vorhabens **gegeben**.

8.15. Zur Frage der Wirtschaftlichkeitsprüfung

Zunächst festzuhalten, dass die Höhe der für die Planung und Errichtung des Vorhabens erforderlichen Investitionskosten und somit auch die die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens bzw. die Möglichkeit, eine kostengünstigere Projektalternative auszuführen, kein Gegenstand der UVP und insbesondere kein Themenbereich ist, der von den Parteien im UVP-Verfahren geltend gemacht werden könnte.

Für die Heranziehung der Wirtschaftlichkeit und Prüfung der Verhältnismäßigkeit des Nutzens zu den Kosten eines Vorhabens als Kriterium für die Umweltverträglichkeit oder Genehmigungsfähigkeit nach dem UVP-G 2000 existieren keine gesetzlichen Grundlagen.

„Für eine Einbeziehung wirtschaftlicher und sozialer Auswirkungen eines Vorhabens ergibt sich im spezifischen Kontext des UVP-G kein Anhaltspunkt. Solche Auswirkungen haben nur insoweit ihren Platz in der UVP, als diese den Eigentumsschutz gem. § 17 Abs 2 UVP-G betreffen oder ihre Berücksichtigung in den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorgesehen ist.“⁶¹

„Die Wirtschaftlichkeit eines Vorhabens und der Bedarf nach dem Vorhaben sind nicht Gegenstand der UVP, können aber eine Facette der öffentlichen Interessen bei der Interessenabwägung nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften sein; daher lassen sie sich zu den ‚Umweltschutzvorschriften‘ des § 19 Abs 4 UVP-G 2000 rechnen.‘ [...]

⁶¹ US 03.08.2000, US 3/1999/5-109 „Zistersdorf“.

Auf wirtschaftliche Risiken ist im UVP-Verfahren nur insoweit Bedacht zu nehmen, als anzuwendende Materiengesetze dies vorsehen, etwa in Form der Vorschreibung von Sicherheitsleistungen. [...]

Durch jahrzehntelange ständige Rechtsprechung ist gesichert, dass (bloß) wirtschaftliche Interessen ohne eine in der Rechtsordnung begründete persönliche Beziehung zu einer Verwaltungsangelegenheit weder die Parteistellung im Verwaltungsverfahren noch die Beschwerdeberechtigung vor dem VwGH geben. Eine solche Beziehung fehlt einer Person, wenn durch die Genehmigung einer wirtschaftlichen Nutzung bestimmter Grundstücke durch ein Konkurrenzunternehmen bloß die Nutzung ihrer eigenen Grundstücke wirtschaftlich unrentabel wird.⁶²

Nach der ständigen Rechtsprechung des VwGH ist, wie bei der Notwendigkeit, die Wirtschaftlichkeit der Errichtung eines Infrastrukturprojektes in Hinblick auf die Einräumung von Zwangsrechten bereits im Bewilligungsverfahren zu prüfen. Die oberösterreichische Rechtslage kennt nun das Kriterium „**Wirtschaftlichkeit der Bauausführung**“ (§ 13 Abs. 1 Z 2 Oö. StraßenG 1991). Der Sachverständige für Verkehrstechnik hält auf S. 10 seines Teilgutachtens explizit fest, „dass das Projekt wirtschaftlich“ iSd genannten Bestimmung ist, insbesondere, zumal keine Überdimensionierung vorgenommen wurde.

Wie oben dargelegt liegt das Vorhaben im öffentlichen Interesse. Weiters ergibt sich schon aus den vorgelegten Unterlagen und den dazu eingeholten Gutachten, dass das Vorhaben dem Stand der Technik, insbesondere was die technische Ausführung im Verhältnis zum prognostizierten Verkehrsaufkommen betrifft, entspricht. Eine überschießende Inanspruchnahme oder ein überschießender Eingriff in fremde Rechte ergibt sich weder aus dem Vorhaben noch erschließt es sich aus den Gutachten, woraus geschlossen werden muss, dass das **Vorhaben wirtschaftlich** im Sinn der Judikatur und des § 13 Abs. 1 Z 2 Oö. StraßenG 1991 ist, da der eingesetzte Aufwand zur Erreichung der prognostizierten Ziele angemessen ist.

8.16. Zur Beurteilung der Anfälligkeit für Risiken schwere Unfälle oder Naturkatastrophen sowie Störfälle

Zunächst ist auszuführen, dass die Anfälligkeit für Risiken, schwere Unfälle oder für Katastrophen für das konkrete Vorhaben in den Einreichunterlagen dargestellt wurde.

Es wird bei der Beurteilung der Umweltverträglichkeit gemäß UVP-G 2000 zwischen (Normal-)Errichtungsphase, (Normal-)Betrieb sowie Störfällen, die „nach vernünftiger Einschätzung als charakteristisch und typisch für den jeweiligen Vorhabentyp“ und außergewöhnlichen Ereignissen, die zwar denkmöglich aber nicht typisch für ein Vorhaben sind, unterschieden.

Ähnlich hat die Judikatur⁶³ die Frage des Beurteilungsrahmens im Zuge von Genehmigungsverfahren (z.B. § 77 GewO 1994, § 105 WRG 1959) beurteilt:

„§ 77 Abs 1 GewO 1994 stellt auf ‚die nach den Umständen des Einzelfalles voraussehbaren Gefährdungen im Sinne des § 74 Abs 2 Z 1‘ ab. Damit sind ‚Störfälle‘, die nicht voraussehbar sind,

⁶² US 04.01.2005, US 9B/2004/8-53 „Saalfelden“.

⁶³ VwGH 18.11.2004, 2004/07/0025.

nicht erfasst, wohl aber ‚Störfälle‘, die auf Grund einer unzureichenden Technologie regelmäßig und vorhersehbar auftreten.“

Weder das UVP-G 2000 noch die anzuwendenden materienrechtlichen Bestimmungen geben konkret vor, welche außergewöhnlichen Betriebszustände (Störfälle) neben dem Normalbetrieb einer Beurteilung der Umweltverträglichkeit oder Genehmigungsfähigkeit zugrunde zu legen sind. Lediglich ist gemäß § 6 Abs. 1 Z 1 lit f UVP-G 2000 im Rahmen der UVE eine „*Darstellung der vorhabensbedingten Anfälligkeit für Risiken schwerer Unfälle oder von Naturkatastrophen sowie gegenüber Klimawandelfolgen*“ (insbesondere aufgrund der Lage) gefordert.

In einer Zusammenschau der Schutzzwecke der beurteilungsrelevanten Regelungen und der zur GewO 1994 (als allgemein grundlegende anlagenrechtliche Vorschrift) entwickelten Judikatur ergibt sich, dass sowohl für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit als auch der Genehmigungsfähigkeit nach den einzelnen materienrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen neben dem Normalbetrieb jene Störfälle zu beurteilen sind, die charakteristisch und typisch für den jeweiligen Vorhabentyp sind und regelmäßig und vorhersehbar auftreten, sofern nicht materienrechtliche Bestimmungen besondere Beurteilungen vorsehen (vgl. zB Seveso II und III-Richtlinie), was im gegenständlichen Fall nicht gegeben ist.

Eine Betrachtung von für den Anlagenbetrieb charakteristischen und typischen Störfällen wurde insbesondere im Zuge der bau-, verkehrs- und wasserbautechnischen Betrachtungen vorgenommen und durch die Einhaltung des Standes der Technik (z.B. einschlägigen technischen Normen, RVS), insbesondere bei sicherheitstechnischen Einrichtungen und beim Hochwasserschutz, und die Vorschreibung von Maßnahmen berücksichtigt.

Grundsätzlich werden alle technischen Normen eingehalten und übersteigt das von den Anlagen und deren Betrieb ausgehende technische Risiko nicht das normale Lebensrisiko (z.B. Brückeneinsturz) bzw. das konkret gesellschaftlich akzeptierte Risiko (z.B. Verkehrsunfall).

Für vorhabenstypische Störfälle wurden jedoch sowohl im Projekt als auch durch behördliche Vorschreibungen entsprechende Vorsorgen getroffen (z.B. Auflagen zur Bau-, Verkehrs- und Wasserbautechnik, wiederkehrende Kontrollen durch Fachleute, Dokumentationen etc.), sodass keine Gefährdung oder unzumutbare Belästigung vom Vorhaben – sowohl was die Errichtung und den Betrieb betrifft – ausgehen. Insbesondere erfolgte diese behördliche Betrachtung auch in Hinblick auf klimatische Ereignisse wie mögliche Gefährdungen durch Hochwässer.

Durch die Einhaltung aller relevanten Genehmigungskriterien sowie aller technisch relevanten Normen und des Stands der Technik, was zuvorderst den Teilgutachten für Bautechnik, Verkehrstechnik und Wasserbautechnik zu entnehmen ist, wird auch eine Beurteilung der Anfälligkeit des Projektes für schwere Unfälle und Katastrophen (relevant in diesem Zusammenhang etwa Überflutungen, Erdbeben, Stürme und Brandereignisse) vorgenommen. Aus dieser technischen Beurteilung muss abgeleitet werden, dass keine relevanten unmittelbaren oder mittelbaren erheblichen Auswirkungen für das Vorhaben bzw. durch das Vorhaben bei katastrophalen Ereignissen iSd Richtlinie und des UVP-G 2000 zu erwarten sind.

8.17. Zur Frage der Eigentumsgefährdung

Zu den Einwendungen und Stellungnahmen, die eine Wertminderung von Grundstücken im Immissionsbereich des Vorhabens insbesondere auch durch Bewirtschaftungserschwernisse, Ernteverluste (Windwurf) oder sonstige Eigentumsgefährdungen, geltend machen, ist auszuführen, dass die **Wertminderung**, die von der Behörde im Einzelfall auch nicht ausgeschlossen werden kann, nach ständiger – insbesondere zu § 74 GewO 1994 entwickelter – Judikatur⁶⁴ keine rechtserhebliche Einwendung darstellt, eine Eigentumsgefährdung von der Behörde nicht nachvollzogen werden kann und von den Beteiligten auch nicht nachvollziehbar dargelegt wurde.

*„Wendet sich der Nachbar gegen die zur Bewilligung beantragte Anlage aus dem Grund der Eigentumsgefährdung, so hat er durch ein konkretes Vorbringen nicht bloß darzutun, dass durch die begehrte Genehmigung sein Eigentum berührt wird, sondern auch, dass dieses über eine bloße Minderung des Verkehrswertes hinaus **in seiner Substanz bedroht** ist, wozu auch der **Verlust der Verwertbarkeit** zählt (vgl. zum Ganzen etwa das E vom 25. März 2014, 2013/04/0165, mwN).“⁶⁵*

*„Wendet sich ein Nachbar gegen ein Vorhaben aus dem Grund der Eigentumsgefährdung, so hat er durch ein konkretes Vorbringen geltend zu machen, dass durch das Vorhaben sein Eigentum **über eine bloße Minderung des Verkehrswertes hinaus in seiner Substanz, wozu auch der Verlust der Verwertbarkeit zählt, bedroht** ist. Bei bloßer Gefährdung wirtschaftlicher Interessen besteht keine Parteistellung.“⁶⁶*

Die Eigentumsgefährdung im genehmigungsrelevanten Umfang verlangt eine **substanzielle Beeinträchtigung des (benachbarten) Eigentums**. Eine solche ist nicht nur gegeben, wenn gröbere Sachbeschädigungen drohen oder jedwede sinnvolle Eigentumsnutzung vereitelt oder wesentlich beeinträchtigt ist, sondern schon dann, wenn eine bestimmungsgemäße ortsübliche Eigentumsnutzung durch eine unmittelbar auf den Eigentumsgegenstand bezogene nachteilige Auswirkung der Anlage verhindert wird.⁶⁷

Weder liegt **im konkreten Fall** ein völliger Wertverlust in Hinblick auf (benachbarte) Grundstücke oder Nutzungsrechte vor, noch wurde eine wesentliche Beeinträchtigung der bestimmungsgemäßen üblichen Sachnutzung festgestellt.

Im Übrigen muss darauf hingewiesen werden, dass entsprechend § 17 Abs 1 UVP-G 2000, soweit die Zustimmung Dritter (für Eingriffe in das Eigentum) für das Vorhaben notwendig ist, die Genehmigung unter dem Vorbehalt des Erwerbs der entsprechenden Rechte erteilt wird. Der Erwerb dieser Recht ist allenfalls einem Verfahren nach materienrechtlichen Enteignungsbestimmungen vorbehalten (z.B. §§ 35 ff Oö. StraßenG 1991). In diesen jeweiligen Verfahren fließen in die Beurteilung auch Fragen zu Nutzungserschwernissen bzw. zu sonstigen Nachteilen wie der potenzielle Verlust des Deckungsschutzes mit ein.

⁶⁴ VwGH 27.08.2014, Ro 2014/05/0057; VwGH 29.01.2018, Ra 2017/04/0094

⁶⁵ VwGH 27.08.2014, Ro 2014/05/0057.

⁶⁶ US 08.09.2005, 4B/2005/1-49 „Marchfeld Nord“.

⁶⁷ Vgl. *Stolzlechner/Wendl/Bergthaler* (Hrsg.), Die gewerbliche Betriebsanlage⁴.

Im Übrigen sind **alle Vorhabensbestandteile** und **auch die Radwege** enteignungsfähig, da es sich dabei um notwendige Straßenbestandteile⁶⁸ handelt.

Zur Geltendmachung allfälliger Entschädigungsansprüche ist auf den **Zivilrechtsweg** zu verweisen.

8.18. Zur artenschutzrechtlichen Beurteilung

Zunächst ist auf die Ausführungen zu Punkt 3.6.3 verweisen.

Die Frage, ob artenschutzrechtliche Verbotstatbestände angesprochen sind, wurde ausführlich im Teilgutachten⁶⁹ biologische Vielfalt von Dr. Kollar diskutiert. Insbesondere erfolgte auch eine Diskussion dieser Frage im Hinblick auf Fledermäuse und den Mittelspecht in der öffentlichen mündlichen Verhandlung.

Ausdrücklich wird in diesem Zusammenhang zu **Amphibien, Reptilien, Vögeln und Fledermäusen** vom Sachverständigen festgehalten, dass das Tötungsrisiko dem Stand der Technik entsprechend möglichst gering gehalten wird und **„keine Überschreitung des allgemeinen Tötungsrisikos in der Natur zu erwarten ist“**⁷⁰.

Ergebnis sowohl des Gutachtens als auch der Diskussion in der Verhandlung war, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nicht angesprochen sind, da einerseits keine Erhöhung des Tötungsrisikos von Fledermäusen, welche in Kulturlandschaften leben, durch das Vorhaben erfolgt und andererseits Nistplätze und der Lebensraum des Mittelspechts nicht beeinträchtigt werden, da insbesondere kein Mittelspechtrevier direkt beansprucht wird, sondern es lediglich zu einer Verschiebung / Veränderung der Raumnutzung und somit auch zu keiner Beeinträchtigung benachbarter Habitate kommt. Insbesondere konnte ein Revierverlust des Mittelspechts nicht festgestellt werden.

Gleiches gilt für die Beurteilung in Hinblick auf die **Gewässer und Fischökologie**, da weder auf nieder- noch oberösterreichischer Seite relevante (Fische, aquatische Mollusken, aquatische Insekten, Wasserpflanzen – insbesondere auch keine des Anhang IV der FFH-Richtlinie) geschützte Tiere oder Pflanzen nachgewiesen wurden.⁷¹

Aus rechtlicher Sicht ist anzumerken, dass dies auch auf die dem Oö. JagdG und dem Oö. FischereiG 2020 (sofern überhaupt anwendbar) unterliegenden Arten zutrifft.

Zusammenfassend ist somit festzuhalten, dass in den einschlägigen Fachgutachten alle relevanten Tierarten abgehandelt wurden und eine rechtlich relevante Beeinträchtigung dieser nicht festgestellt wurde. D. h. eine artenschutzrechtliche Prüfung wurde jedenfalls vorgenommen und wurde dabei festgestellt, dass die **einschlägigen Verbotstatbestände nicht erfüllt werden**.

⁶⁸ Siehe § 2 Z 2 lit. a Oö. StraßenG 1991.

⁶⁹ Vgl. Dr. Hans Peter Kollar, TEILGUTACHTENBIOLOGISCHE VIelfALT, zur Einhaltung des Standes der Technik S. 48.

⁷⁰ Dr. Hans Peter Kollar, TEILGUTACHTEN BIOLOGISCHE VIelfALT, S. 50.

⁷¹ DI Ursula Grasser, TEILGUTACHTEN GEWÄSSERÖKOLOGIE UND FISCHÖKOLOGIE S. 31.

Es sind im Übrigen **zahlreiche Schutzmaßnahmen** (im Projekt als auch in den Auflagen) während der Bauphase aber auch der Betriebsphase vorgesehen, welche das absichtliche Töten – insbesondere auch der Knoblauchkröte oder anderer Amphibien – vermeiden.

8.19. Zur Frage der Naturverträglichkeit / des Gebietsschutzes

Das gegenständliche Vorhaben liegt **in keinem Naturschutz- oder Europaschutzgebiet**.

Projekte, die nicht unmittelbar mit der Verwaltung eines Europaschutzgebietes in Verbindung stehen oder hierfür nicht notwendig sind und die ein solches Gebiet einzeln oder in Zusammenwirkung mit anderen Plänen oder Projekten erheblich beeinträchtigen könnten, bedürfen einer Bewilligung der Behörde.

Aus Sicht des Fachbereichs Gewässer- und Fischökologie wird ausdrücklich festgehalten, dass keine Auswirkungen auf ein Europaschutzgebiet zu erwarten ist.⁷²

Weder liegt das Vorhaben in einem Europaschutzgebiet noch beeinträchtigt es ein solches (Außenwirkung), weshalb die Bestimmungen zur Naturverträglichkeitsprüfung (kurz: NVP) nicht entscheidungsrelevant sind und eine NVP folglich nicht durchzuführen war.

8.20. Zum Flächenverbrauch und zur Bodenversiegelung als Genehmigungskriterium

Mit den einschlägigen Bestimmungen der UVP-Novelle 2023 wurde die Berücksichtigung des **Flächenverbrauchs und der Bodenversiegelung** im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren explizit festgelegt.⁷³

Unabhängig von der Frage, ob die betreffende Bestimmung im gegenständlichen Verfahren Anwendung findet – was aufgrund der Übergangsbestimmungen nicht der Fall ist⁷⁴ – stellen der „Flächenverbrauch“ oder die „Bodenversiegelung“ jedenfalls **kein Genehmigungskriterium** im Sinn der §§ 17, 24f UVP-G 2000, des Oö. StraßenG 1991 oder des Oö. NSchG 2001 dar. Auf die Ausführungen zu Punkt 8.11 ist hinzuweisen.

8.21. Zur Beeinträchtigung des Hochwasserabflusses

Durch das Vorhaben kommt es – entgegen den laut sachverständigen Ausführungen⁷⁵ fachlich unbegründeten Vorbringen – jedenfalls **nicht zu einer nachteiligen Beeinflussung des Hochwasserabflusses**.

8.22. Zu den Neophyten

Soweit vorgebracht wurde, dass durch das Vorhaben die Neophyten-Ausbreitung begünstigt würde, ist auf § 31 Oö. NSchG 2001 zu verweisen.

⁷² *DI Ursula Grasser*, TEILGUTACHTEN GEWÄSSERÖKOLOGIE UND FISCHÖKOLOGIE S. 31.

⁷³ § 6 Abs. 1 Z 1 lit. g UVP-G 2000.

⁷⁴ § 46 Abs. 29 Z 1 UVP-G 2000.

⁷⁵ *DI Peter Kickingner*, FACHLICHE AUSEINANDERSETZUNG MIT DEN EINGELANGTEN STELLUNGNAHMEN/EINWENDUNGEN S. 25.

Da die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften bei Umsetzung von Projekten vorauszusetzen ist, ist auch eine Gefährdung der Natur bzw. von land- und forstwirtschaftlichen Kulturen durch Neophyten nicht zu erwarten bzw. kann ein rechtswidriges Verhalten Dritter dem Konsenswerber nicht zugerechnet werden.

Im Übrigen kann die Einschleppung des asiatischen Laubholzbockkäfers (ALB) in den angrenzenden Wald (auf niederösterreichischem Landesgebiet) aufgrund der Schutzwände und des Umstandes, dass ein direkter Zusammenhang mit Straßenbauvorhaben als Vektor für diesen Schädling nach sachverständiger Beurteilung nicht gegeben ist, weil die Einschleppung mit Verpackungsholz verbunden ist, durch das Vorhaben ausgeschlossen werden.

8.23. Zu den Aufsichten

Aus den eingeholten Gutachten der Sachverständigen ergibt sich, dass zur Überwachung der Umsetzung des Vorhabens die Bestellung von Aufsichtsorganen aus fachlicher Sicht erforderlich erscheint.

Diesen fachlichen Vorschlägen ist die Behörde gefolgt und hat die Bestellung (Eigenüberwachung) von entsprechend fachlich befähigten Personen zur Überwachung beauftragt.

Die Bestellung der wasserrechtlichen Bauaufsicht nach § 120 WRG 1959 erfolgt mit gesondertem Bescheid.

8.24. Zu den Auflagen

Aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten ergibt sich, dass die im Spruch vorgeschriebenen Auflagen vorzuschreiben waren, um die Umweltverträglichkeit beziehungsweise Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens zu erreichen.

Die Vorschriften der Nebenbestimmungen stützten sich auf die materienrechtlichen Bestimmungen, welche diese Vorschriften ermöglichen. Hinzuweisen ist abschließend darauf, dass keine Nebenbestimmungen aufgrund von § 17 Abs. 2 bis 4 UVP-G 2000 im Genehmigungsbescheid vorgeschrieben werden mussten.

Wurden die Formulierungen gegenüber den Gutachten abgeändert, so handelt es sich zum einen um mit den Sachverständigen koordinierte Änderungen sinnstörender Formulierungen bzw. Klarstellungen, welche jedoch den Inhalt nicht abgeändert haben; zum anderen waren diese allenfalls aufgrund der rechtlichen Beurteilung nicht vorzuschreiben (so etwa ein Auflagenvorschlag aus dem Fachbereich Erschütterungstechnik betreffend den Bereich der Querung der Eisenbahnstrecke St. Valentin – Grein, welcher nicht auf oberösterreichischem Landesgebiet liegt und folglich nicht vom gegenständlichen Bescheid umfasst ist).

8.25. Zur Befristung

§ 17 Abs. 6 UVP-G 2000 ermächtigt die genehmigende Behörde zur Vorschreibung von Fertigstellungsfristen und Fristen für die Inanspruchnahme von Rechten. Die Fristen können auf Antrag aus wichtigen Gründen verlängert werden.

In der gegenständlichen Entscheidung werden **alle Fristen ausschließlich nach § 17 Abs. 6 UVP-G 2000 festgelegt**. Dies ist deswegen geboten, weil das UVP-G 2000 in § 17 Abs. 1 Satz 1 die Berücksichtigung der „Genehmigungsvoraussetzungen“ und nicht der Genehmigungsbestimmungen (so auch Fristen) in der Entscheidungsfindung normiert.

In diesem Sinne gehen *Eberhartinger-Tafill/Merl* davon aus, dass der Gesetzgeber die entsprechenden Bestimmungen der mitanzuwendenden Materiengesetze nicht für anwendbar hielt und mit § 17 Abs. 6 eine abschließende Regelung treffen wollte.⁷⁶ *Baumgartner/Petek* vertreten die Ansicht, dass materiengesetzliche Fristen subsidiär anwendbar bleiben, wenn die UVP-Behörde keine Fristsetzung vornimmt.⁷⁷ Im vorliegenden Fall macht die UVP-Behörde von der Fristsetzung nach UVP-G 2000 vollumfänglich Gebrauch. Der Bestimmung des § 17 Abs. 6 UVP-G 2000 ist der Vorrang vor den Fristsetzungen der Materiengesetze einzuräumen; dies sowohl aus faktischen als auch aus rechtlichen Gründen.

Sämtliche in materiengesetzlichen Sondervorschriften enthaltenen Befristungen sind nicht unmittelbar anwendbar, wenn und soweit Fristsetzungen gemäß § 17 Abs. 6 UVP-G 2000 vorgenommen werden, was im vorliegenden Fall vollumfänglich zutrifft.

Mit der **einheitlichen Festlegung sämtlicher Fristen** nach § 17 Abs. 6 UVP-G 2000 wird in hohem Maße zur Rechtssicherheit und Rechtsklarheit beigetragen. Eine einheitliche, sinnvolle und nachvollziehbare Regelung aller Fristen ist damit sichergestellt.

Da die Fristen weitgehend in Anlehnung an den im Antrag enthaltenen Bauzeitplan und die materienrechtlichen Vorgaben bemessen wurden, sind sie als ausreichend zur Umsetzung anzusehen.

9. Zusammenfassung / Schlussbemerkungen

Die Behörde gelangt in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase zum Ergebnis,

- dass durch das **Vorhaben „Neue Donaubrücke Mauthausen B123b (DBM)“** – unter Berücksichtigung der im Projekt vorhandenen Maßnahmen und der vorgeschriebenen Auflagen und sonstigen Nebenbestimmungen – sowohl die in den materienrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen als auch die im UVP-G 2000 angeführten öffentlichen Interessen sowie die geschützten subjektiv-öffentlichen Rechte nicht beeinträchtigt werden und auch die sonstigen Genehmigungsvoraussetzungen erfüllt sind, sowie
- dass das Vorhaben als **umweltverträglich und** (nach UVP-G 2000 und den mitanzuwendenden materiengesetzlichen Bestimmungen) **genehmigungsfähig** einzustufen ist.

Es ist daher spruchgemäß zu entscheiden.

⁷⁶ Eberhartinger-Tafill/Merl, UVP-G 85.

⁷⁷ Baumgartner/Petek, UVP-G 183.

Begründung zu Spruchpunkt VI (Ausschluss der aufschiebenden Wirkung)

1. Sachverhalt

1.1. Allgemeines

Das **Land Oberösterreich**, vertreten durch RA Dr. Andrew P. Scheichl, Wipplingerstraße 20/8-9, 1010 Wien, hat als Landesstraßenplaner und -erhalter mit Schriftsatz vom 08.07.2022 den **Antrag** auf Erteilung einer Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb des in Oberösterreich gelegenen Teils des Vorhabens „Neue Donaubrücke Mauthausen (DBM)“ nach dem UVP-G 2000 bei der **Oö. Landesregierung** als zuständige UVP-Behörde gestellt.

Das **Land Niederösterreich**, vertreten durch RA Dr. Andrew P. Scheichl, Wipplingerstraße 20/8-9, 1010 Wien, hat als Landesstraßenplaner und -erhalter mit Schriftsatz vom 08.07.2022 den **Antrag** auf Erteilung einer Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb des in Niederösterreich gelegenen Teils des Vorhabens „Donaubrücke Mauthausen B123b (DBM)“ nach dem UVP-G 2000 bei der **NÖ Landesregierung** als zuständige UVP-Behörde gestellt.

Über diese Anträge ist von der Oö. Landesregierung und der NÖ Landesregierung als für das jeweilige Bundesland zuständige UVP-Behörden **einvernehmlich ein Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren im vereinfachten Verfahren** nach den Bestimmungen des UVP-G 2000 durchzuführen und einvernehmlich mit Bescheid für den eigenen Zuständigkeitsbereich zu entscheiden.

Mit Schriftsatz vom 04.01.2024 hat das Land Oberösterreich, vertreten durch RA Dr. Andrew P. Scheichl, Wipplingerstraße 20/8-9, 1010 Wien, als Antragsteller zur Erteilung einer Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb des in Oberösterreich gelegenen Teils des Vorhabens „Donaubrücke Mauthausen B123b (DBM)“ gemäß § 5 und § 17 UVP-G 2000 **angeregt**, die Oö. Landesregierung „*wolle gemäß § 13 Abs 2 VwGVG die **aufschiebende Wirkung** von Beschwerden gegen den UVP-Genehmigungsbescheid für das Vorhaben ‚DBM‘ **ausschließen.***“

Begründet wurde dies wie folgt:

„ALLGEMEINES

- 1. Der Antragsteller verfolgt gemeinsam mit dem Land Oberösterreich die Realisierung einer zusätzlichen Donauquerung (idF kurz DBM) in einem Abstand von ca 650 m (stromabwärts) zur bestehenden Straßenbrücke in Mauthausen (idF kurz Bestandsbrücke).*
- 2. Die neue Donaubrücke dient der Ergänzung der bestehenden, da der gegenwärtige sowie der zukünftige Verkehr über die Bestandsbrücke alleine in Zukunft nicht abgewickelt werden kann. Beide Donauquerungen sind somit aus verkehrlicher Sicht sowohl in der Gegenwart als in Zukunft zwingend erforderlich. Eine Donaubrücke alleine ist schon heute nicht in der Lage, den Verkehr aufzunehmen, auch wenn beide Querungsmöglichkeiten voneinander unabhängig verkehrs- und betriebswirksam sind.*
- 3. Die gegenständliche Eingabe hat jenes Szenario zum Inhalt, in dem keine der oben genannten Donauquerungen zur Verfügung steht. Dieser Fall könnte bzw wird dann eintreten, wenn die Bestandsbrücke aufgrund ihres altersbedingten Zustands nicht mehr benutzbar sein, die*

neue Donauquerung jedoch aufgrund (zu erwartender) Beschwerden gegen die (zu erwartenden) UVP-Genehmigungsbescheide noch nicht gebaut und daher nicht zur Verfügung stehen wird. Abgestellt wird dabei auf eine mögliche (bzw wahrscheinliche) faktische Entwicklung in näherer Umgebung zum Vorhaben, die neue Donauquerung ist jedoch (siehe oben) nicht Ersatz-, sondern Zusatzquerung.

Dieses (absehbare) Szenario rechtfertigt nach Ansicht der Antragsteller, die aufschiebende Wirkung allfälliger Beschwerden gegen die UVP-Genehmigungsbescheide auszuschließen. Dass die dafür gesetzlich in § 13 Abs 2 VwGVG normierten Voraussetzungen vorliegen, wird im Folgenden gezeigt.

4. Die Antragsteller sind sich ihrer aus § 13 VwGVG erwachsenden Verpflichtung bewusst. Sie haben daher zum Beleg für die in vorliegender Eingabe enthaltenen Ausführungen fachliche Stellungnahmen wie folgt eingeholt, auf die in der Folge bei entsprechendem Vorbringen verweisen wird:

- a) Nutzen-Kosten-Analyse vom 3.1.2024 zu den monetären Auswirkungen einer Totalsperre der Bestandsbrücke der JKU Linz durch Prof Friedrich Schneider (.1, idF kurz NKU),
- b) Untersuchung der gesellschaftlichen und volkswirtschaftlichen Kosten (inkl der Umweltauswirkungen) einer Totalsperre durch die Projektanten freiland, TAS, Trafility sowie LUA vom 12.12.2023 (.2, idF kurz VWU),
- c) Zustandsbericht samt Ausblick zur DB Mauthausen der SBV Ziviltechniker GmbH vom 19.12.2023 (.3, idF kurz SBV) und
- d) Stellungnahme der FCP/SCZ Planungsgemeinschaft (20.12.2023) zu Bauzeit und Alternativstandorten (.4, idF kurz FCP/SCZ).

II. ZUR AUFSCHIEBENDEN WIRKUNG IM ALLGEMEINEN

1. Gemäß § 13 Abs 1 VwGVG hat eine rechtzeitig eingebrachte Beschwerde aufschiebende Wirkung. Gemäß § 13 Abs 2 VwGVG kann die Behörde diese Wirkung mit Bescheid ausschließen, wenn nach Abwägung der berührten öffentlichen Interessen und Interessen anderer Parteien der vorzeitige Vollzug des angefochtenen Bescheides oder die Ausübung der durch den angefochtenen Bescheid eingeräumten Berechtigung wegen Gefahr im Verzug dringend geboten ist.

2. Gefahr im Verzug bedeutet, dass bei Aufschub der Vollstreckung des Bescheids ein erheblicher Nachteil für eine Partei oder ein gravierender Nachteil für das öffentliche Wohl (der beteiligten Interessen) droht. Es muss daher für die berührten öffentlichen Interessen oder den Interessen einer anderen Partei als die des Beschwerdeführers ein derart gravierender Nachteil drohen, dass der vorzeitige Vollzug des Bescheides dringend geboten ist.

3. Die Interessenabwägung hat die Interessen des Beschwerdeführers am nicht sofortigen Vollzug des angefochtenen Bescheids und idZ auch den (möglichen) Erfolg seines Rechtsmittels gegen die berührten öffentlichen Interessen und die Interessen anderer Parteien abzuwägen.

Öffentliche Interessen werden seitens der Rechtsprechung regelmäßig etwa dann angenommen, wenn mit dem Aufschub eine konkrete Gefahr für Leib und Leben von Menschen oder die

Gefährdung der Versorgungslage breiter Bevölkerungsteile verbunden ist, wobei dabei eine konkrete Gefährdung zu befürchten sein muss. Der zügige Ausbau eines Autobahnabschnittes, auf welchem eine besondere Gefährlichkeit und Unfallhäufigkeit besteht, kann ebenso ein besonderes öffentliches Interesse darstellen, wie das reibungslose Funktionieren des Flugverkehrs, nicht jedoch der Ausbau des Flughafens, sofern nicht näher dargelegt wird, ob durch das Unterbleiben der Baumaßnahme die Funktion beeinträchtigt wird.

4. Im Rahmen der Interessenabwägung sind als Interessen anderer Parteien jene Schäden zu berücksichtigen, die durch die einstweilige Maßnahme (aW) verursacht werden.

Im Wege dieser Interessenabwägung soll schließlich sichergestellt werden, dass vor der Entscheidung des Verwaltungsgerichts keine irreparablen und unumkehrbaren Tatsachen geschaffen werden. Als Interessen der Beschwerdeführerin gelten daher solche Interessen, die gegen den sofortigen Vollzug des Bescheides sprechen. Dabei ist auch bereits ein (allfälliger) Erfolg der Beschwerde zu berücksichtigen.

III. ZUR AUFSCHIEBENDEN WIRKUNG IM SPEZIELLEN

1. Zur Bestandsbrücke

1.1 Die Bestandsbrücke wurde 1961 dem Verkehr freigegeben und ist sowohl regional als auch überregional von wesentlicher Bedeutung, um die bestehenden und zukünftigen Verkehrserfordernisse zu erfüllen.

Das engere Einzugsgebiet der Bestandsbrücke umfasst 28 Gemeinden in Ober- und Niederösterreich, in denen (Stand: Jahresbeginn 2022) 334.600 Einwohner verzeichnet waren, wobei die Bevölkerungszuwachsrate zwischen den Jahren 2012 und 2022 bei 9% lag. Über das engere Einzugsgebiet erstreckt sich das tatsächliche Nachfragegebiet der Bestandsbrücke auf weite Teile der Bezirke Perg, Freistadt, Urfahr-Umgebung, Linz-Stadt, Linz-Land und Steyr-Land (alle in Oberösterreich) sowie des Bezirks Amstetten in Niederösterreich.

Die betroffene Region stellt einen starken und dynamischen Wirtschaftsstandort mit zahlreichen Betriebsansiedlungen und damit verbundenem Güterverkehr dar und weist darüber hinaus auch deswegen eine hohe Anzahl an Pendlern aus (24.000 Ein- sowie Auspendler täglich zwischen Oberösterreich und Niederösterreich).

All diese oben dargestellten Rahmenbedingungen führen dazu, dass die Bestandsbrücke im Ergebnis im Durchschnitt ca 22.000 KFZ/Tag (DTVw) aufnehmen muss und in der Prognose 2035 diese Belastung auf ca 27.000 KFZ/Tag (DTVw) ansteigen wird.

Kurzum: Das Bestehen einer Querungsmöglichkeit über die Donau im Bereich Mauthausen ist für die Abwicklung des bestehenden und zu erwartenden Verkehrs zwingend erforderlich.

1.2 Die Bestandsbrücke ist nach über 60 Betriebsjahren am Ende ihrer Lebensdauer angekommen bzw ist dieses konkret absehbar. Die enormen mechanischen aber auch chemischen (Winterdienst) Belastungen der vergangenen Jahre haben dazu geführt, dass mit bloßen, in immer kürzeren Intervallen stattfindenden, Sanierungs- und Instandhaltungsarbeiten

nicht mehr das Auslangen gefunden werden kann. Die Brücke muss neu errichtet werden. Die Neuerrichtung betrifft dabei das Tragwerk, die Pfeiler werden einem Neubau gleichkommend ertüchtigt; ein Neubau der Brücke unter Aufrechterhaltung des Verkehrs ist technisch unmöglich.

1.3 Bis zum alternativlosen Neubau der Bestandsbrücke sind weitere Verkehrsbeschränkungen zu erwarten. Bereits im Jahr 2022 wurde eine 30 km/h Beschränkung verordnet, um die mechanischen Belastungen zu reduzieren und somit die Lebensdauer der Brücke bestmöglich bis zum Ende des Jahres 2027 zu verlängern. In Bezug auf die chemischen Belastungen wurde bereits im Jahr 2021 dazu übergegangen, im Winterdienst (calcium)chloridarmes Streugut zu verwenden. Dennoch muss im Laufe der nächsten Jahre mit weiteren Beschränkungen (Gewicht) bis hin zur Totalsperre der Bestandsbrücke gerechnet werden. Diese Totalsperre der Brücke wird nach Maßgabe der vorliegenden Prüfgutachten spätestens mit Ende 2027 prognostiziert. Im Übrigen handelt es sich bei der Jahresangabe 2027 um einen Zielwert, dessen Erreichen von zahlreichen Maßnahmen abhängen wird, die in beiliegender Zusammenfassung des Prüfsachverständigen dargestellt sind. Oder anders: Das Erreichen des Jahres 2027 ist als best case zu bezeichnen.

Kurzum: Ab Beginn des Jahres 2028 muss davon ausgegangen werden, dass die Bestandsbrücke zur Querung der Donau im Bereich Mauthausen nicht mehr zur Verfügung stehen wird.

1.4 Der oben beschriebene Zustand und die begrenzte Haltbarkeit der Bestandsbrücke haben die Antragsteller veranlasst, bereits frühzeitig den Neubau der Bestandsbrücke in die Wege zu leiten. Geplant ist die dislozierte Errichtung der Tragwerke, sodass diese nach Fertigstellung eingeschwommen und montiert werden können. Dazu müssen zuvor die Bestandstragwerke abgetragen und die Pfeiler ertüchtigt werden. Wie bereits oben erwähnt, sind diese Maßnahmen nicht unter Aufrechterhaltung des Verkehrs möglich. Damit muss jedenfalls mit einer Totalsperre der Bestandsbrücke für einen Zeitraum von ca fünf Monaten gerechnet werden. Dieser Zeitraum wäre selbst dann anzusetzen, wenn die neuen Tragwerke bereits fertiggestellt wären.

2. Zum Vorhaben Donaubrücke Neu („DBM“)

2.1 Das Vorhaben DBM wurde im Jahr 2022 zur Genehmigung nach dem UVP-G eingereicht. Dieser Einreichung ging ein jahrelanger Trassenfindungsprozess voraus, in dem insgesamt 13 – nicht lediglich graduell – verschiedene Trassen mit hoher Intensität, großem Aufwand und geringer Flughöhe in Bezug auf ihre Verkehrswirksamkeit, technische Machbarkeit und Umweltauswirkungen untersucht und begutachtet wurden. Eine der dabei untersuchten Trassen bzw Varianten (Variante 13) war dabei auch der Neu- und Ausbau der derzeit zweispurigen Bestandsbrücke auf vier Spuren.

Diese zuletzt genannte Variante hat sich bei näherer Betrachtung jedoch als technisch undurchführbar erwiesen, was insbesondere und va in Zusammenhang mit der im unmittelbaren Nahebereich situierten Eisenbahnbrücke und den daraus resultierenden technischen (unüberbrückbaren) Schwierigkeiten steht. Kurzum: diese Variante ist nicht durchführbar.

2.2 Eingereicht wurde schließlich Variante 12, die im Vergleich zu allen anderen verbliebenen Varianten va durch die Möglichkeit zur Einbindung in bestehende Infrastruktur (Umfahrung Pyburg) sowie einen vergleichsweise geringen Ressourcenverbrauch (va landwirtschaftlich genutzte

Flächen) besticht. Diese Variante ist verfahrensgegenständlich, umweltverträglich und wird nach Ansicht der Antragsteller positiven UVP-Genehmigungsbescheiden zugeführt.

2.3 Aufgrund des oben unter 2.1 beschriebenen Zustands der Bestandsbrücke und dem daraus resultierenden absehbaren Entfalls der Querung, der noch erforderlichen Grundeinlöse (ca 1 Jahr) und der erforderlichen Bauzeit für das Vorhaben DBM von ca 3 Jahren wird es zwingend notwendig sein, das Vorhaben DBM bereits auf Grundlage der zu erwartenden Bescheide der OÖ und NÖ Landesregierungen umzusetzen. Unterbleibt dies, drohen bzw entstehen enorme volkswirtschaftliche Schäden sowie bezifferbare (exorbitante) Umweltauswirkungen mit im Endergebnis nicht absehbaren Folgen. Dazu sogleich.

3. Zum sofortigen Vollzug wegen Gefahr im Verzug

3.1 Oben wurde gezeigt, dass die Bestandsbrücke als Donauquerung in der Region unverzichtbar, aber ihr Bestand mit einer bis Ende 2027 begrenzten Lebensdauer versehen ist. Bei optimalem Bauablauf muss für die Dauer von ca fünf Monaten auf eine Donauquerung im fraglichen Bereich verzichtet werden. Die Auswirkungen dieses Entfalls werden in der Folge auf verschiedenen Ebenen dargestellt.

3.2 Die innerhalb der VWU angestellte Verkehrsuntersuchung zeigt zunächst, dass die Totalsperre der Bestandsbrücke ohne Bestehen einer Ersatzquerung täglich 400.000 zusätzliche Fahrzeug-Kilometer zur Folge hätte. Dies hat seinen Grund darin, dass die nächstgelegenen Donauquerungen mit Umwegen im Ausmaß von ca 40 km (Steyregger Brücke in Linz), ca 45 km (Kraftwerk Wallsee-Mitterkirchen) sowie ca 75 km (Greiner Brücke) verbunden sind. Diese Umwege sind dafür erforderlich, um die bestehende Relation in Mauthausen zu ersetzen bzw ersatzweise zu bedienen.

Die zwingend erforderliche Nutzung dieser (sowie weiterer) Umwegrelationen führt zu einer Mehrbelastung von 6% auf der A7-Donaubrücke (+5.500 Kfz/24h), 43% auf der Steyregger Brücke (+11.800 Kfz/24h), 46% auf der Greiner Brücke (+2.200 Kfz/24h) sowie 92 % auf der Kraftwerksbrücke Wallsee-Mitterkirchen (+1.200 Kfz/24h) sowie zu einer jeweils entsprechenden zusätzlichen Verkehrsbelastungen auf den Zulaufstrecken sowie im betrachteten Netz. Vor allem im Bereich Linz muss davon ausgegangen werden, dass die bereits bestehenden täglichen Überlastungen durch derartige hohe zusätzliche Verkehrsbelastungen das Verkehrsgeschehen zum Erliegen bringen werden.

3.3 Die oben angeführte verkehrliche Mehrbelastung im bestehenden Straßennetz hat zur Folge, dass ein Streckennetz im Ausmaß von 240 km von (spürbaren) lärmtechnischen Auswirkungen betroffen sein wird. Konkret wären entlang der Umwegrelationen ca 2.300 Objekte, bei denen bereits im Bestand Belastungen über der Grenze der Gesundheitsgefährdung bestehen, um bis zu weitere 2 dB zusätzlich belastet und damit die Gesundheitsgefährdung nicht lediglich prolongiert sondern vielmehr noch gesteigert wird. Im Bereich der bestehenden Gesundheitsgefährdung ist bzw wäre im Rahmen der lärmtechnischen Beurteilungsgrundlagen (BStLärm-IV, LSt-LärmIV) eine weitere Erhöhung um 2 dB schlicht unzulässig (so auch im gegenständlichen Verfahren); Im Falle einer bloßen Umleitung (in Ermangelung einer Donauquerung in Mauthausen) wären diese Grundlagen mangels Projektbeurteilung jedoch nicht anwendbar, die Gesundheitsgefährdung damit schlicht hinzunehmen.

3.4 Ein ähnliches Bild zeigt sich bei Betrachtung der zusätzlich zu erwartenden Luftbelastung. Der zusätzliche Verkehr auf den oben beschriebenen Umwegrelationen im Ausmaß von ca. 400.000 km täglich hätte einen zusätzlichen Schadstoffausstoß zur Folge, der vergleichbar mit jenem von ca. 17.000 KFZ wäre. Täglich wäre die Emission von zusätzlichen 109 t CO₂ zu erwarten, was dem durchschnittlichen täglichen Gesamtausstoß einer Gemeinde in Größe von Mauthausen entspricht. Im Ergebnis ist in diesem Szenario bei den Anrainern mit Zusatzbelastungen deutlich über den Irrelevanzschwellen zu rechnen und daher ebenfalls eine Gesundheitsgefährdung zu befürchten bzw. offenkundig.

3.5 Der Entfall einer Donauquerung im fraglichen Bereich und der Anfall von 400.000 Mehrkilometer hat darüber hinaus Mehrkosten auf unterschiedlichen Ebenen zur Folge. Zunächst fallen zusätzliche Reisezeit- und Transportkosten von ca. 68,3 Mio €/Jahr sowie zusätzliche Fahrzeugbetriebs- und Fahrpersonalkosten von ca. 62,3 Mio €/Jahr und Kraftstoffkosten iHv ca. 14,1 Mio € jährlich an.

Rechnet man zu diesen Kosten noch die zusätzlichen Schadstoffkosten iHv 3,1 Mio €/Jahr sowie Klimakosten iHv 7,9 Mio € hinzu, sind mit dem Entfall jeder Querungsmöglichkeit der Donau im Bereich Mauthausen Kosten iHv 180,5 Mio €/jährlich verbunden. Geht man von einer Bauzeit im Ausmaß von (best case) 5 Monaten aus (vgl. dazu oben), hat der Entfall der Bestandsbrücke ohne Ersatzquerung Kostenfolgen iHv ca. 75,2 Mio €.

Hinzuweisen ist dabei vor allem darauf, dass diese Kosten überwiegend solche sind, die von den Verkehrsteilnehmern selbst zu tragen sein werden. Eine Argumentation dahingehend, dass letztlich lediglich der öffentlichen Hand diese Mehrkosten entstehen werden und diese daher in Relation zu anderen Kosten der öffentlichen Hand vernachlässigbar (und im Ergebnis folgenlos) sind, ist sohin nicht angezeigt.

3.6 Im Ergebnis zeigt sich, dass die Verzögerung der Errichtung des Vorhabens DBM einerseits enorme Umweltschäden durch den zusätzlichen (vermeidbaren) Verkehr und die damit verbundenen Emissionen und Immissionen, andererseits aber auch hohe Kosten (für die Allgemeinheit, vor allem aber für Einzelne) verursacht. Darin liegt der gravierende Nachteil für das öffentliche Wohl, der deswegen besonders ausgeprägt ist, weil durch den Entfall einer Donauquerung im fraglichen Bereich eine essentielle Funktion des öffentlichen Lebens gestört bzw. zerstört wird. Die Bestandsbrücke in Mauthausen erfüllt eine infrastrukturelle Versorgungsfunktion für die Bevölkerung, dient nicht der Bequemlichkeit, ist nicht verzichtbar.

Damit zeigt sich, dass der sofortige Vollzug der zu erwartenden UVP-Genehmigungsbescheide wegen Gefahr im Verzug dringend geboten ist, weil im Gegensatz zu den dargestellten und belegten Gefährdungen der öffentlichen Interessen sowie jener (vieler) betroffener Einzelpersonen, die Interessen anderer Verfahrensparteien (allfälliger Beschwerdeführer) auch durch Vollzug der zu erwartenden Genehmigungsbescheide gewahrt bleiben bzw. im Verfahren bereits festgestellt wurde, dass eine Inanspruchnahme fremder Rechte im überwiegenden öffentlichen Interesse gelegen ist. Vor allem ist in diesem Zusammenhang aber festzuhalten, dass im Gegensatz zum Szenario der Verwendung der Umwegrelationen bei Inanspruchnahme der UVP-Genehmigungen sämtliche Grenzwerte eingehalten würden und somit sowohl unzumutbare Belästigungen als auch Gesundheitsgefährdungen ausgeschlossen wären.

Kurzum: Die Voraussetzungen des § 13 VwGVG sind im vorliegenden Fall erfüllt.

4. Zu den Alternativen

Oben wurde gezeigt, dass im vorliegenden Fall die Voraussetzungen für den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung allfälliger Beschwerden erfüllt sind. Ergänzend dazu sieht sich der Projektwerber zu folgender Klarstellung veranlasst: Zwischen der Bestandsbrücke (deren Entfall und Neubau) und dem Vorhaben DBM besteht kein zwingender Konnex iSd UVP-G, es handelt sich somit nicht um ein gemeinsames Vorhaben. Aber beide Brücken (beide Vorhaben) erfüllen die gleiche Funktion, sodass der Entfall der Bestandsbrücke bei gleichzeitig bestehender aufschiebender Wirkung der Beschwerden gegen den zu erwartenden Bescheid (die Bescheide) für das Vorhaben DBM dazu führt, dass diese Funktion gar nicht mehr – auch nicht durch eine dritte Brücke – erfüllt werden kann. Dies liegt daran, dass im Vorhaben DBM die einzige mögliche Alternative (Ersatz) für die Verkehrsrelationen, die von der Bestandsbrücke bedient werden, besteht.

So ist die Errichtung einer Behelfsbrücke (wie in anderen Fällen durchaus umgesetzt) aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich. Einerseits liegt dies an dem Umstand, dass in unmittelbarer Nähe (stromaufwärts) die Enns in die Donau mündet und daher eine Behelfsbrücke schon lagemäßig nicht möglich ist, weil es in diesem Bereich schlicht an einer Anbindung an das Straßennetz mangelt. Zwischen diesem Einmündungsbereich und der Bestandsbrücke ist die Errichtung einer Behelfsbrücke aufgrund des zu überwindenden Höhenunterschieds nicht möglich, hätte aber ohnehin wiederum einen beträchtlichen Eingriff in die Aulandschaft auf niederösterreichischer Seite zur Folge. Stromabwärts stellt das Vorhaben DBM (wiederum aufgrund der Geländestruktur) die erste und im Ergebnis einzige Möglichkeit einer Verbindung zwischen der B3 und der B123 dar. Dies war auch der Grund, warum der Projektwerber mit Feststellungsantrag vom 14.1.2022 versucht hat, unabhängig vom Vorhaben DBM für den Fall, dass die Bestandsbrücke nicht zur Verfügung stehen sollte, eine Ersatzquerung zu etablieren. Diese Ersatzquerung hat in der Lage exakt dem ersten Teil des Vorhabens DBM entsprochen. Der Feststellungsantrag musste schließlich zurückgezogen werden, weil die Lagegleichheit mit dem Vorhaben DBM dazu geführt hat, dass eine rechtliche Trennung vom UVP-Vorhaben als nicht möglich erachtet wurde; er belegt aber gleichzeitig, dass eine andere alternative Donauquerung als jene des Vorhabens DBM im fraglichen Bereich nicht besteht.

Kurzum: Die unter 3. beschriebenen und belegten Auswirkungen werden zwingend dann eintreten, wenn die Bestandsbrücke Ende 2027 gesperrt werden muss und allfälligen Beschwerden gegen die zu erwartenden UVP-Genehmigungen aufschiebende Wirkung zukommen sollte.

5. Zusammenfassung

Zusammenfassend zeigt sich, dass

- a) bei Abwägung aller Interessen (öffentlicher sowie solcher Einzelner)
- b) der vorzeitige Vollzug der Genehmigungsbescheide
- c) wegen Gefahr im Verzug dringend geboten ist, weil
- d) ein Aufschub mit enormen Umweltauswirkungen samt Gesundheitsgefährdungen von Menschen, Beeinträchtigungen einer Vielzahl an Einzelpersonen, hohen volkswirtschaftlichen Kosten sowie hohen Kosten für die Verkehrsteilnehmer und einem

Kollaps hochrangiger Verkehrsverbindungen nicht bloß potentiell sondern gesichert verbunden wäre.

Die Voraussetzungen des § 13 VwGVG für den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung allfälliger Beschwerden sind im vorliegenden Fall evidentermaßen erfüllt. [...]

-
- 1) *Götzl/Gruber/Reisner/Winkler, Das neue Verfahrensrecht der Verwaltungsgerichte², VwGVG § 13 RZ 11 mwN.*
 - 2) *Götzl/Gruber/Reisner/Winkler, aaO § 13 RZ 13.*
 - 3) *Götzl/Gruber/Reisner/Winkler, aaO § 13 RZ 15 mwN.*
 - 4) *Götzl/Gruber/Reisner/Winkler, aaO § 13 RZ 11 mwN.*
 - 5) *VwGH 19.4.2001, AW 2001/08/0013.*
 - 6) *vgl FN 2.*
 - 7) *Es wird davon ausgegangen, dass sich der Trend ähnlich fortsetzt und die Bevölkerungszahl bis zum Jahr 2032 um weitere 5 % ansteigt.*
 - 8) *vgl zum Ganzen UVE Synthesebericht, Einlage D.02.*
 - 9) *Vgl dazu Belastungsplanfälle in Einlage C.01.01.01.*
 - 10) *SBV, S 4.*
 - 11) *SBV, S 3f.*
 - 12) *Vgl zum Ganzen FCP/SCZ, S 5ff.*
 - 13) *Vgl zum Ganzen das im Akt erliegende Vorprojekt samt Wirkungsanalyse VP B.01 bis B.04, E.01.01(UV vom 3.7.2023 und 9.8.2023).*
 - 14) *Vgl va Sensitivitätsanalyse in Vorprojekt E.01.01.*
 - 15) *Vgl UVE in Einlage D.02.*
 - 16) *Vgl Bauzeitplan in Einlage B.04.*
 - 17) *Vgl zum Ganzen VWU, S 5ff.*
 - 18) *Vgl VWU, S 10f.*
 - 19) *Vgl VWU, S 12ff.*
 - 20) *Vgl zum Ganzen NKU, va S 19 ff;*
 - 21) *Vgl zum Ganzen FCP/SCZ, S 10f.“*

In den **vorgelegten Gutachten** wird zusammenfassend Folgendes ausgeführt:

1.2. Untersuchung der monetären Auswirkungen einer Sperre der Donauquerung in Mauthausen von em. o.Univ.-Prof. Dr. Dr.hc.mult. Friedrich Schneider und Martin Reindl vom 03.01.2024

„In dieser Nutzen-Kosten-Untersuchung (kurz „NKU“) erfolgt eine Darstellung der monetarisierbaren Auswirkungen einer Totalsperre der bestehenden (renovierungsbedürftigen) Donaubrücke in Mauthausen ab dem Jahr 2027 auf Basis der „Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen“ (genauer der „RVS 02.01.22 Nutzen- Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen Oktober 2010“ bzw. kurz „RVS 01.01.22“). Die Darstellung der wirtschaftlichen Auswirkungen bezieht sich auf monetarisierbaren Folgen, und somit auf die Bewertung dieser Folgen in Geldeinheiten, daher erfolgt keine (rechnerische) Abbildung der gesamten Auswirkungen einer erforderlichen Brückensperre.

Annahmen zur NKU:

- *Verkehrsnachfrage: Die Verkehrszahlen aus dem Jahr 2019 werden für das untersuchte Jahr 2027 übernommen und als Minimal-Szenario gesehen.*
- *Realpreisentwicklung: Die Kostensätze (Durchschnittswerte) der einzelnen Wirkungen werden mit dem österreichischen Verbrauchspreisindex (kurz „VPI“) valorisiert, beginnend*

mit dem Preisstand des Jahres 2009, um die Werte der quantitativen Indikatoren für das Jahr 2027 monetarisieren zu können.

- „IST-Szenario“: Die bestehende Donaubrücke in Mauthausen ist weiterhin uneingeschränkt befahrbar, folglich kann die Donau bei Mauthausen wie bisher gequert werden (keine Nutzung von Ausweichstrecken) es fallen keine Verkehrsrelationen weg.
- „Sperr-Szenario“ Jahr 2027: Die bestehende Donaubrücke in Mauthausen wird zwecks Sanierung ab dem Jahr 2027 für den Verkehr gesperrt; folglich steht in Mauthausen keine Brücke zur Querung der Donau zur Verfügung und es müssen große räumliche Umwege (durch Ausweichstrecken) in Kauf genommen werden → Verkehrsrelationen fallen weg.
- Die quantitative Darstellung der ermittelten Maßnahmen-Wirkungen (monetarisierter Indikatoren) erfolgt in Kosten pro Jahr (für das Jahr 2027). Es wird für die jeweiligen Wirkungskosten die Differenz des „IST-Szenarios“ zum „Sperr-Szenario“ präsentiert.
- Der Nutzen wird beschrieben durch die wirkungsseitige Kostenreduktion infolge der Vermeidung der Maßnahme („Sperr-Szenario“ Donaubrücke Mauthausen).
- Folgende Maßnahmen-Wirkungen (Indikatoren) wurden monetarisiert:
- Fahrzeugbetriebskosten: Summe aus Fahrzeugbetriebskostengrundwerte und Fahrpersonalkosten.
- Energiekosten: Steuerbereinigte Energiekosten.
- Reisezeitkosten: Summe aus Personenverkehrs- und Güterverkehrskosten (Transportkosten).
- Unfallkosten: Kosten für Getötete, Schwerverletzte, Leichtverletzte und Sachschäden; Summe aus Reproduktions- und Ressourcenausfallkosten sowie menschlichem Leid.
- Schadstoffkosten: Summe aus Kosten für Stickoxide (NO_x), Kohlenwasserstoffe ohne Methan (NMVOC) und Feinstaub (PM₁₀; PM_{2,5}).
- Klimakosten: Kosten für CO₂-Emission.

Kostenposition (Jahr 2027)	Sperr-Szenario	
	Alle Strecken [Mio. EUR / a]	Strecken Δ > 500 Kfz/24 h [Mio. EUR / a]
Fahrzeugbetriebskosten	64,6	62,3
Energiekosten	14,3	14,1
Reisezeit- & Transportkosten	70,7	68,3
Unfallkosten	27,5	24,8
Schadstoffkosten	3,2	3,1
Klimakosten	7,9	7,9
Summe jährliche Kosten	188,2	180,5

¹⁾ Valorisierung mittels österreichischem Verbraucherpreisindex (Statistik Austria, WIFO); ausgenommen Klimakosten (Schattenpreis Jahr 2027 = 199 EUR je Tonne CO₂).

Quelle: Bundesländer NÖ + OÖ; eigene Berechnungen (2022, Rundungsdifferenzen möglich).

Im „Sperr-Szenario“ (keine Donaubrücke in Mauthausen verfügbar) entstehen gegenüber dem „IST-Szenario“ im Untersuchungsgebiet folgende jährliche Mehrkosten (Differenz Jahr 2027; gemäß RVS 01.01.22; vgl. Tabelle 4-1):

- Rund 188,2 Mio. EUR bei Betrachtung aller Verkehrsrelationen;
- Rund 180,5 Mio. EUR bei Betrachtung nur von Verkehrsrelationen mit einer Verkehrs-Änderung (Δ) von mehr als 500 Kfz pro Tag (Zuwachs oder Rückgang).

Der Nutzen der Vermeidung des Szenarios – Brückensperre bedeutet keine Donauquerung in Mauthausen – besteht in der Einsparung all dieser zusätzlichen jährlichen Kosten: ist die Donaubrücke in Mauthausen befahrbar, bleiben die Verkehrsrelationen aufrecht, folglich sind keine Umwege durch die erforderliche Nutzung von Ausweichstrecken (zur Donauquerung) notwendig.“

1.3. Untersuchung der gesellschaftlichen Auswirkungen und volkswirtschaftlichen Kosten einer Totalsperre der Donauquerung Mauthausen der freiland Umweltconsulting Ziviltechniker GmbH vom 12.12.2023

„4 ZUSAMMENFASSUNG

Die Donaubrücke in Mauthausen stellt eine wichtige Verbindung für Pendler und Wirtschaftstreibende dar. Insbesondere für Einwohner, Beschäftigte und Arbeitsstätten in der umliegenden Region hat diese Verkehrsverbindung eine hohe Bedeutung für die tägliche Mobilität. Die im Jahr 1961 errichtete Donaubrücke hat in den nächsten Jahren aufgrund ihres Alters und des entsprechend schlechten Zustands ihre technische Lebensdauer erreicht und wird nach derzeitigen Prognosen ab 2027 nicht mehr befahrbar sein.

Aufgrund der hohen funktionalen und verkehrlichen Bedeutung dieser Verbindungsbrücke ist es zwingend erforderlich, auch künftig eine Querungsmöglichkeit bei Mauthausen zu gewährleisten, um das stetig zunehmende Verkehrsaufkommen in der Region zu bewältigen. Das Wegfallen bzw. eine Totalsperre der Donauquerung in Mauthausen wäre mit enormen negativen Auswirkungen und volkswirtschaftlichen Kosten verbunden.

Im Falle einer Totalsperre ergeben sich für die rund 21.900 Kfz bzw. 3.290 Lkw, welche derzeit werktäglich die Donaubrücke Mauthausen befahren, erhebliche Umwege. Diese Umwege führen zu einer täglichen Erhöhung der Kfz-Verkehrsleistung um rund 400.000 Fahrzeug-Kilometer, die einer 10-fachen Erdumfang entsprechen – jeden Tag. Die Fahrleistung des Schwerverkehrs allein erhöht sich täglich um etwa 55.000 Lkw-Kilometer. Das entspricht in etwa dem 1,5-fachen Erdumfang an zusätzlicher Fahrstrecke für Lkw. Vor allem für das bereits im Bestand mit Leistungsgpässen kämpfende Linz können die Verlagerungen beträchtliche Folgen für das Verkehrsgeschehen mit sich bringen. So sind bereits jetzt beispielsweise auf der Steyregger Brücke große Rückstauerscheinungen zu beobachten. Im Falle einer Brückensperre in Mauthausen würden über diesen Abschnitt knapp 12.000 Kfz werktäglich zusätzlich passieren. Dies entspricht einer Zunahme von mehr als 40 %.

Die Umwege finden nicht ausschließlich auf dem höherrangigen Straßennetz statt, sondern führen auch durch sensible Wohngebiete. Der Verkehr nimmt entlang dieser sensiblen Routen um etwa 11.000 Fahrzeug-Kilometer zu. Knapp 30 % davon betreffen den Lkw-Verkehr. Die betroffenen Wohnobjekte weisen bereits im Bestand eine sehr hohe Lärmbelastung auf. Aufgrund des prognostizierten Mehrverkehrs ist mit weiteren Lärmzunahmen von bis zu 2 dB rechnen. Damit fallen aufgrund der Totalsperre weitere Wohnobjekte in den Bereich der Gesundheitsgefährdung. Ein ähnliches Bild zeigt sich bei den Luftschadstoffimmissionen. So liegen die prognostizierten Zusatzbelastungen bei straßennahen Wohnanrainern auf hohem Niveau. Vor allem für NO₂ liegt die zusätzliche Belastung mit bis zu 13 % des Grenzwertes deutlich über der Irrelevanzschwelle.

Die verkehrlichen, lärm- und luftschadstofftechnischen Effekte haben zum einen Auswirkungen auf die Verkehrsteilnehmenden und zum anderen Auswirkungen auf die Allgemeinheit. Die Auswirkungen auf die Verkehrsteilnehmenden umfassen dabei die internen Effekte bzw. die privaten Kosten, die aufgrund der Verkehrsaktivität direkt bei den Verkehrsteilnehmern anfallen. Die Auswirkungen auf die Allgemeinheit beziehen sich hingegen auf die externen Effekte der veränderten Verkehrsrelationen und wirken auf die gesamte Gesellschaft und zukünftigen Generationen.

Auswirkungen auf die Verkehrsteilnehmer entstehen unter anderem aufgrund der zusätzlichen Fahrzeiten. Eine Totalsperre der Donauquerung Mauthausen führt zu einer Erhöhung von 8.500 Stunden täglich. Allein für den Schwerverkehr wird aufgrund einer Totalsperre eine Verlustzeit von rund 900 Stunden pro Tag prognostiziert. Damit sind zusätzliche Reisezeit- und Transportkosten von rund 68.300.000 € / Jahr verbunden. Weiters verursacht eine Totalsperre zusätzliche Fahrzeugbetriebs- und Fahrpersonalkosten von rund 62.300.000 € / Jahr. Hinzukommend ergeben sich zusätzlichen Kraftstoffkosten von rund 14.100.000 € / Jahr, die aufgrund des Mehrverbrauchs von rund 2.470.000 l / Jahr Benzin plus 9.020.000 l / Jahr Diesel plus 800.000 kWh / Jahr Strom (E-Fahrzeuge) entstehen. Die erhöhte Verkehrsleistung ist auch mit vermehrten Verkehrsunfällen verbunden, deren Unfallkosten mit rund 24.800.000 € / Jahr zu beziffern sind. Insgesamt belaufen sich die Kosten aufgrund einer Totalsperre der Donaubrücke Mauthausen für die Verkehrsteilnehmenden auf rund 169.500.000 € / Jahr, wobei die physischen und psychischen Auswirkungen aufgrund des zusätzlichen Stresses oder menschlichen Leids infolge der vermehrten Unfälle kaum in monetäre Kosten ausgedrückt werden können.

Weit umfassender sind die Auswirkungen einer Totalsperre auf die Allgemeinheit zu beurteilen. Die signifikanten Steigerungen der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen betreffen eine große Anzahl an Betroffenen und haben Gesundheitsschäden, Verringerung des Wohlbefindens, Produktivitäts- und Freizeitverlusten sowie eine Verminderung der Standortqualität zur Folge (Allein die gestiegene Luftverunreinigung führt zu zusätzlichen Schadstoffkosten von rund 3.100.000 € / Jahr). Verkehrslärm, Luftverschmutzung, Staus, Verkehrssicherheit und Mobilitätschancen sind wesentliche Faktoren dafür, wie attraktiv und lebenswert ein Wohnort ist und wie die menschlichen Lebensbedingungen wahrgenommen werden. Daher sind mit der Sperre der Donauquerung insgesamt massive Beeinträchtigungen der menschlichen Lebensqualität und daraus resultierende gesellschaftliche Kosten verbunden.

Neben den unmittelbaren Auswirkungen auf den Menschen und seine Gesundheit führt die Sperre der Donauquerung Mauthausen auch zu erheblichen Auswirkungen auf die Natur und das Klima (die wiederum Wechselwirkungen auf den Menschen haben). Neben lokalen Schäden und Verlusten von biologischer Vielfalt durch Luftverschmutzung und anderer toxischer Substanzen,

führt die zusätzliche Verkehrsbelastung vor allem zu weitreichende Schäden durch Treibhausgase. Die langen Umwege sind mit zusätzlichen CO₂-Emissionen verbunden, die den europäischen und nationalen Zielsetzungen betreffend Reduktion von verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen massiv entgegenstehen. So ist aufgrund des Mehrverkehrs ein zusätzlicher CO₂- Ausstoß von rund 109.000 kg CO₂ pro Tag zu erwarten, was vergleichbar mit dem durchschnittlichen Gesamt-CO₂-Ausstoß einer Gemeinde mit der Größe von Mauthausen ist. Dieser vermehrte Ausstoß trägt zur globalen Erwärmung und zu Klimaveränderungen bei, deren zusätzliche gesellschaftliche Kosten (CO₂ Schattenpreise) mit rund 7.900.000 € / Jahr beziffert werden können.

Mit den Umwegen und der damit verbundenen Erhöhung der Reise- und Transportzeiten ist letztlich auch eine massive Schwächung des regionalen Wirtschaftsstandorts verbunden. Aufgrund höherer Gütertransporte und Fahrzeiten für Pendler verringert sich die Standortqualität des oberösterreichischen Wirtschaftsraums, wodurch das Wirtschaftswachstum bzw. die wirtschaftliche Weiterentwicklung der gesamten Region eingeschränkt wird. Aufgrund des Wegfalls der Radwegeverbindungen wird auch der Radtourismus geschwächt, was wiederum wirtschaftliche Auswirkungen auf den gesamten Tourismus in der Region nach sich zieht.

Die Totalsperre der Donauquerung Mauthausen ist daher mit zahlreichen negativen gesellschaftlichen Folgen und volkswirtschaftlichen Kosten verbunden und widerspricht somit dem öffentlichen Interesse.“

1.4. Bericht Aktueller Zustand der DB Mauthausen und weitere Aussichten der SBV Ziviltechniker GmbH vom 19.12.2023

„3. Zusammenfassung

Die Brücke hat weit über ihre geplante Lebensdauer hinaus einem Verkehrsaufkommen, für das sie niemals ausgelegt worden ist, standgehalten. Es wurden im Laufe der Jahre immer wieder Maßnahmen ergriffen, um besonders gefährdete Konstruktionsteile, zumindest temporär, zu ertüchtigen und den Verkehr auf der Brücke aufrechtzuerhalten. Nach nunmehr über 60 Jahren kann nicht ausgeschlossen werden, dass eine unvorhergesehene sofortige Sperre der Brücke, im Falle des Auftretens von weiteren Problemstellen, nötig werden kann. Mit dem fortschreitenden Alter der Brücke wird die Wahrscheinlichkeit eines Ausfalles dieser Donauquerung immer wahrscheinlicher, deshalb muss unbedingt das prognostizierte Lebensende mit dem Jahr 2027 eingehalten werden und die Brücke zu diesem Zeitpunkt aus dem Verkehr genommen werden.“

1.5. Stellungnahme betreffend Bauzeit und alternativer Brückenstandorte der FCP Fritsch, Chiari & Partner ZT GmbH vom 12.12.2023

„2. STELLUNGNAHME BETREFFEND TOTALSPERRE UND BAUZEIT [...]

a) Strombrücke [...]

Auf Basis dieser Überlegungen ergibt sich die minimale Sperrzeit für den notwendigen Überbautausch für einen planmäßigen Ablauf wie folgt:

- T = 0: Sperre der Bestandsbrücke*
- Vorbereitungsarbeiten (Belag fräsen, Verschloßerung):* *ca. 1 Woche*
- Ausschwimmen der Bestandstragwerke:* *ca. 4 Wochen*

- Pfeilerkopfadaptierungen: ca. 4 Wochen
- Einschwimmen und Längsverschub der neuen Tragwerke: ca. 3 Wochen
- Zusammenschweißen der Tragwerke in Endlage (über Donau): ca. 1 Woche
- Einbau Fahrbahnübergang und Aufbringen Deckschicht: ca. 2 Wochen
- Herstellen des Straßenanschlusses auf beiden Seiten (Brückenachse und somit Straßenachse verschieben sich um ca. 4m)
- Restarbeiten (Bodenmarkierung, ...etc.): ca. 1 Wochen
- $T = \text{mind. 16 Wochen: Verkehrsfreigabe der neuen Brücke}$

Wie aus den obigen Überlegungen ersichtlich, basieren diese Schätzungen (mindestens ca. 4 Monate) bereits auf einem optimierten Konzept und auf einem reibungslosen Ablauf der Baustelle. Da erfahrungsgemäß immer mit Schwierigkeiten und Verzögerungen zu rechnen ist, ist der Ansatz von 5 Monaten realistisch. [...]

b) Vorlandbrücke

Neben der Strombrücke muss auch die 173 m lange Vorlandbrücke auf Seite NÖ neu gebaut werden. Die bestehende Stahlbetonverbundbrücke muss abgebrochen und die Pfeiler (Fundierungen, Pfeilerscheiben, Pfeilerköpfe) entsprechend umgebaut werden, damit die neue Brücke darauf gelagert werden kann. Da hier ein Einschwimmen analog zur Strombrücke nicht möglich ist, kann die neue Brücke bestenfalls (!) in Seitenlage gebaut und dann quer eingeschoben werden.

Bei diesem günstigen Szenario ergibt sich für den Ersatzneubau eine ähnliche Sperrzeit wie für die Strombrücke (4-5 Monate). Falls sich der Bau in Seitenlage verzögern oder sich als unmöglich herausstellen sollte, muss man andere Überlegungen anstellen und die Bauzeit verlängert sich entsprechend auf die Dauer von bis zu einem Jahr. [...]

3. STELLUNGNAHME BETREFFEND ALTERNATIVER BRÜCKENSTANDORTE [...]

Fazit:

Der gewählte Standort stellt ein Optimum aus den gegebenen Randbedingungen dar:

- Aus technischer Sicht ist es die erste Möglichkeit östlich der Bestandsbrücke, an der auf Seite OÖ der Niveauunterschied zwischen Brücke (Höhe ergibt sich aus lichtigem Raum für Schifffahrt) und B3 aufgrund des ausreichenden Abstandes zwischen B3 und Donau überwunden werden kann.
- Jedes weitere Abrücken nach Osten würde die Auswirkungen auf die Umwelt insbesondere auf Seite NÖ (Auwald) vergrößern
- Jedes weitere Abrücken nach Westen stromaufwärts der Bestandsbrücke ist aus den oben angeführten Gründen entweder technisch nicht möglich oder aufgrund der Auswirkungen auf die Umwelt nicht sinnvoll.

2. Beweiswürdigung der vorgelegten Gutachten

2.1. Zur Untersuchung der monetären Auswirkungen einer Sperre der Donauquerung in Mauthausen von em. o.Univ.-Prof. Dr. Dr.hc.mult. Friedrich Schneider und Martin Reindl vom 03.01.2024

Der unterfertigende em. o.Univ.-Prof. Dr. Dr.hc.mult. Friedrich Schneider ist emeritierter Universitätsprofessor und hatte verschiedene Professuren für Wirtschaftspolitik, Volkswirtschaftslehre und Finanzwissenschaft inne.⁷⁸

Daraus lässt sich zunächst ableiten, dass aufgrund der Professur insbesondere für Wirtschaftspolitik und Volkswirtschaftslehre die fachliche Befähigung zur Beurteilung der Frage der monetären Auswirkungen einer Totalsperre der Bestandsbrücke vorliegt.

Universitätsprofessoren – insbesondere auch als öffentlich Bedienstete – unterliegen, auch wenn sie emeritiert sind, besonderen berufsrechtlichen und auch disziplinarrechtlichen Bestimmungen und wären gemäß § 52 Abs 4 AVG sogar zur Erstellung von Gutachten verpflichtet.⁷⁹ Gutachten von Universitätsprofessoren kommt somit eine erhöhte (wenn auch widerlegbare) Vermutung der Richtigkeit und Glaubwürdigkeit und damit bereits a priori eine besondere Beweiskraft zu.

Der Sachverständige geht in seinem Gutachten auf die gestellten Fragestellungen ausführlich ein. Die Prüfmethode und das Prüfergebnis werden beschrieben. Anhand dieser Beschreibung zeigt es sich, dass bei der fachlichen Beurteilung nach wissenschaftlichen Maßstäben vorgegangen wurde. Vor allem kann nachvollzogen werden, dass der sachverständigen Beurteilung die einschlägig relevanten, rechtlichen wie fachlichen Regelwerke und technischen Standards zugrunde gelegt wurden. Angesichts dessen erfüllen die Ausführungen des Sachverständigen die rechtlichen Anforderungen, die an ein Gutachten gestellt sind.

Das Gutachten ist somit methodisch einwandfrei und entspricht sowohl formal als auch inhaltlich den allgemeinen Standards für derartige Gutachten und ist inhaltlich schlüssig und nachvollziehbar.

Insbesondere konnten auch von der Behörde keine Widersprüche zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen festgestellt werden.

Das Gutachten sowie die in diesem enthaltenen Schlussfolgerungen konnten daher der Entscheidung zugrunde gelegt werden.

2.2. Zur Untersuchung der gesellschaftlichen Auswirkungen und volkswirtschaftlichen Kosten einer Totalsperre der Donauquerung Mauthausen der freiland Umweltconsulting Ziviltechniker GmbH vom 12.12.2023

Das Gutachten wurde von der freiland Umweltconsulting Ziviltechniker GmbH als die gutachtenerstellende Gesellschaft unterfertigt.

⁷⁸ <https://www.jku.at/forschungsinstitut-fuer-bankwesen/ueber-uns/team/schneider/>.

⁷⁹ Hengstschläger/Leeb, AVG (Stand 01.07.2005, rdb.at) § 52 Rz 54.

Die freiland Umweltconsulting Ziviltechniker GmbH ist in der Liste der Bundeskammer der Ziviltechniker, Karlsgasse 9/2, 1040 Wien, mit der Befugnis „*Ing.Kons. f. Landschaftsplanung u. -pflege*“ eingetragen.⁸⁰

Die Ausübung der Tätigkeit als Gutachter unterliegt somit den strengen Regeln des Ziviltechniker-gesetz 2019 – ZTG 2019. Ziviltechniker unterliegen bereits nach den Bestimmungen des ZTG 2019 besonderen Ernennungsvoraussetzungen sowie Sorgfaltspflicht bei der Gutachtenerstellung.

Daraus lässt sich zunächst ableiten, dass aufgrund der eingetragenen Berechtigungen die fachliche Befähigung zur Beurteilung der Frage der gesellschaftlichen und volkswirtschaftlichen Kosten einer Totalsperre und der auch behandelten Umweltauswirkungen einer Totalsperre der alten Donaubrücke ohne gleichzeitige Inbetriebnahme der neuen Donaubrücke vorliegt.

Weiters unterliegen Ziviltechniker bei der Erstellung von Gutachten ex lege besonderen Sorgfaltspflichten. Gutachten von Ziviltechnikern kommt somit eine erhöhte (wenn auch widerlegbare) Vermutung der Richtigkeit und Glaubwürdigkeit und damit bereits a priori eine besondere Beweiskraft zu.

Die Sachverständige geht in ihrem Gutachten auf die gestellten Fragestellungen ausführlich ein. Die Prüfmethode und das Prüfergebnis werden beschrieben. Anhand dieser Beschreibung zeigt es sich, dass bei der fachlichen Beurteilung nach wissenschaftlichen Maßstäben vorgegangen wurde. Vor allem kann nachvollzogen werden, dass der sachverständigen Beurteilung die einschlägig relevanten, rechtlichen wie fachlichen Regelwerke und technischen Standards zugrunde gelegt wurden. Angesichts dessen erfüllen die Ausführungen der Sachverständigen die rechtlichen Anforderungen, die an ein Gutachten gestellt sind.

Das Gutachten ist somit methodisch einwandfrei und entspricht sowohl formal als auch inhaltlich den allgemeinen Standards für derartige Gutachten und ist inhaltlich schlüssig und nachvollziehbar.

Insbesondere konnten auch von der Behörde keine Widersprüche zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen festgestellt werden.

Das Gutachten sowie die in diesem enthaltenen Schlussfolgerungen konnten daher der Entscheidung zugrunde gelegt werden.

Anzumerken ist, dass die zur Unterstützung der Gutachtenerstellung herangezogenen Fachkräfte ebenfalls über die fachliche Befähigung für die Beurteilung des jeweiligen Fachgebietes besitzen.

Die zur unterstützenden fachlichen Beurteilung herangezogene Laboratorium für Umweltanalytik GmbH war wiederholt auch für UVP-Behörden sachverständig tätig und ist daher ebenfalls von der fachlichen Befähigung zur Beurteilung der Umweltauswirkungen (Luft) auszugehen.

Die Vermessung Lubowski ZT GmbH ist in der Liste der Bundeskammer der Ziviltechniker, Karlsgasse 9/2, 1040 Wien, mit der Befugnis „*Ing.Kons. f. Vermessungswesen*“ eingetragen.⁸¹

⁸⁰ <https://ziviltechniker.at/mitglied/930625>.

⁸¹ <https://ziviltechniker.at/mitglied/944225>.

Die IGP GEO ZT GmbH ist in der Liste der Bundeskammer der Ziviltechniker, Karlsgasse 9/2, 1040 Wien, mit der Befugnis „Ing.Kons. f. Bauingenieurwesen“ eingetragen.⁸²

Die TAS Sachverständigenbüro für Technische Akustik SV-GmbH ist eine erstmals durch das ehemalige Bundesministerium für Wirtschaftliche Angelegenheiten nunmehr das Bundesministerium für Digitalisierung und Wirtschaftsstandort akkreditierte Prüfstelle mit eingerichtetem Qualitätsmanagement für Mess- und Prüftätigkeiten.⁸³

Das Gutachten sowie die in diesem enthaltenen Schlussfolgerungen konnten daher der Entscheidung zugrunde gelegt werden.

2.3. Zum Bericht Aktueller Zustand der DB Mauthausen und weitere Aussichten der SBV Ziviltechniker GmbH vom 19.12.2023

Die unterfertigende SBV Ziviltechniker GmbH ist in der Liste der Bundeskammer der Ziviltechniker, Karlsgasse 9/2, 1040 Wien, mit der Befugnis „Ing.Kons. f. Bauingenieurwesen“ eingetragen.⁸⁴

Die Ausübung der Tätigkeit als Gutachter unterliegt somit den strengen Regeln des Ziviltechnikergesetz 2019 – ZTG 2019. Ziviltechniker unterliegen bereits nach den Bestimmungen des ZTG 2019 besonderen Ernennungsvoraussetzungen sowie Sorgfaltspflicht bei der Gutachtenerstellung.

Daraus lässt sich zunächst ableiten, dass aufgrund der Berechtigung für Bauingenieurwesen die fachliche Befähigung zur Beurteilung der Frage der Standsicherheit und Lebensdauer der alten Donaubrücke vorliegt.

Weiters unterliegen Ziviltechniker bei der Erstellung von Gutachten ex lege besonderen Sorgfaltspflichten. Gutachten von Ziviltechnikern kommt somit eine erhöhte (wenn auch widerlegbare) Vermutung der Richtigkeit und Glaubwürdigkeit und damit bereits a priori eine besondere Beweiskraft zu.

Die Sachverständige geht in ihrem Gutachten auf die gestellten Fragestellungen ausführlich ein. Sie legt unter Berücksichtigung der Bau- und Sanierungsgeschichte den aktuellen Zustand der Brücke anhand der anzuwendenden aktuellen ÖNORMEN nachvollziehbar dar und beschreibt die zur weiteren Nutzung notwendigen Maßnahmen und Einschränkungen sowie das erwartete Ende der Lebensdauer.

Vor allem kann somit nachvollzogen werden, dass der sachverständigen Beurteilung die einschlägig relevanten, rechtlichen wie fachlichen Regelwerke und technischen Standards zugrunde gelegt wurden. Angesichts dessen erfüllen die Ausführungen der Sachverständigen die rechtlichen Anforderungen, die an ein Gutachten gestellt sind.

⁸² <https://ziviltechniker.at/mitglied/944918>.

⁸³ https://www.tas.at/wp-content/uploads/Akkreditierungsurkunde_2021.pdf.

⁸⁴ <https://ziviltechniker.at/mitglied/4200204>.

Das Gutachten ist somit methodisch einwandfrei und entspricht sowohl formal als auch inhaltlich den allgemeinen Standards für derartige Gutachten und ist inhaltlich schlüssig und nachvollziehbar.

Insbesondere konnten auch von der Behörde keine Widersprüche zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen festgestellt werden.

Das Gutachten sowie die in diesem enthaltenen Schlussfolgerungen konnten daher der Entscheidung zugrunde gelegt werden.

2.4. Zur Stellungnahme betreffend Bauzeit und alternativer Brückenstandorte der FCP Fritsch, Chiari & Partner ZT GmbH vom 12.12.2023

Die unterfertigende FCP Fritsch, Chiari & Partner ZT GmbH ist in der Liste der Bundeskammer der Ziviltechniker, Karlsgasse 9/2, 1040 Wien, mit der Befugnis „Ing.Kons. f. Bauwesen“ eingetragen.⁸⁵

Die zur unterstützenden fachlichen Beurteilung herangezogene Schimetta Consult Ziviltechniker GmbH ist in der Liste der Bundeskammer der Ziviltechniker, Karlsgasse 9/2, 1040 Wien, mit der Befugnis „Ing.Kons. f. Bauingenieurwesen“ und „Ing.Kons. f. Kulturtechnik u. Wasserwirtschaft“ eingetragen.⁸⁶

Die Ausübung der Tätigkeit als Gutachter unterliegt somit den strengen Regeln des Ziviltechnikergesetz 2019 – ZTG 2019. Ziviltechniker unterliegen bereits nach den Bestimmungen des ZTG 2019 besonderen Ernennungsvoraussetzungen sowie Sorgfaltspflicht bei der Gutachtenerstellung.

Daraus lässt sich zunächst ableiten, dass aufgrund der eingetragenen Berechtigung für Bauingenieurwesen die fachliche Befähigung zur Beurteilung der Frage der Bauzeit und Standortalternativen vorliegt.

Weiters unterliegen Ziviltechniker bei der Erstellung von Gutachten ex lege besonderen Sorgfaltspflichten. Gutachten von Ziviltechnikern kommt somit eine erhöhte (wenn auch widerlegbare) Vermutung der Richtigkeit und Glaubwürdigkeit und damit bereits a priori eine besondere Beweiskraft zu.

Die Sachverständigen gehen in ihrem Gutachten auf die gestellten Fragestellungen ausführlich ein. Sie legen nachvollziehbar die notwendigen Baumaßnahmen für die Sanierung (Neubau des Altbestandes) dar und beschreiben unter Berücksichtigung des Aufwandes für den Neubau und die allfälligen Umleitungsmaßnahmen die Dauer der Maßnahmen und Einschränkungen. Weiters werden potentielle Ersatzquerungsstandorte beschrieben und nach ihrer Sinnhaftigkeit beurteilt.

Das Gutachten ist somit methodisch einwandfrei und entspricht sowohl formal als auch inhaltlich den allgemeinen Standards für derartige Gutachten und ist inhaltlich schlüssig und nachvollziehbar.

⁸⁵ <https://ziviltechniker.at/mitglied/93670>.

⁸⁶ <https://ziviltechniker.at/mitglied/4200116>.

Insbesondere konnten auch von der Behörde keine Widersprüche zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen festgestellt werden.

Das Gutachten sowie die in diesem enthaltenen Schlussfolgerungen konnten daher der Entscheidung zugrunde gelegt werden.

3. Entscheidungsrelevanter Sachverhalt

Der Entscheidung wurde Folgendes zugrunde gelegt, was sich aus den vorgelegten Gutachten ergibt:

3.1. Zur Bestandsbrücke

Die Bestandsbrücke wurde 1961 dem Verkehr freigegeben und ist sowohl regional als auch überregional von wesentlicher Bedeutung, um die bestehenden und zukünftigen Verkehrserfordernisse zu erfüllen.

Die Bestandsbrücke nimmt im Durchschnitt ca. 22.000 Kfz/Tag (DTV_w) auf und wird in der Prognose 2035 diese Belastung auf ca. 27.000 Kfz/Tag (DTV_w) ansteigen.

Die Bestandsbrücke ist nach über 60 Betriebsjahren am Ende ihrer Lebensdauer angekommen bzw. ist dieses Ende ihrer Lebensdauer mit spätestens Ende 2027 konkret absehbar. Eine Verlängerung der Lebensdauer ist auch durch Setzung von zusätzlichen Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Tonnagebeschränkungen nicht möglich, da einerseits diese Maßnahmen bereit umgesetzt werden (Geschwindigkeitsbeschränkungen / eingeschränkte Salztreuung) und andererseits die Querung eines wesentlichen Verkehrszwecks (überregionaler Güterverkehr) verlustig ginge (Tonnagebeschränkung).

Die derzeitige Bestandsbrücke muss neu errichtet werden. Die Neuerrichtung betrifft dabei das Tragwerk. Die Pfeiler werden einem Neubau gleichkommend ertüchtigt.

Ein Neubau der Brücke unter Aufrechterhaltung des Verkehrs ist technisch unmöglich.

Bei optimalem Bauablauf muss für die Dauer von ca. fünf Monaten auf diese Donauquerung verzichtet werden.

Die Bestandsbrücke in Mauthausen erfüllt eine infrastrukturelle Versorgungsfunktion für die Bevölkerung und dient nicht der Bequemlichkeit. Durch den Entfall einer Donauquerung im fraglichen Bereich wird eine essentielle Funktion des öffentlichen Lebens gestört bzw. zerstört.

Für die Errichtung einer Ersatzbrücke wäre mangels anderer technisch möglicher und technisch sinnvoller Alternativen der geplante Standort des Vorhabens „Donaubrücke Mauthausen B123b (DBM)“ zu wählen.

3.2. Zum Vorhaben „Donaubrücke Mauthausen B123b (DBM)“

Das Vorhaben „Donaubrücke Mauthausen B123b (DBM)“ ist umweltverträglich und genehmigungsfähig.

Durch die Umsetzung des Vorhabens werden die in den materienrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen genannten öffentlichen Interessen als auch die im UVP-G 2000 angeführten öffentlichen Interessen nicht beeinträchtigt und auch die sonstigen Genehmigungsvoraussetzungen erfüllt, d.h. kurz zusammengefasst, dass es zu keinen unzulässigen Einwirkungen auf die Umwelt kommt und Personen weder unzumutbar belästigt noch gesundheitlich gefährdet werden.

Wird das Vorhaben nicht vor Ende der Lebensdauer der Bestandsbrücke (spätestens 2027) umgesetzt, d.h. zum Verkehr freigegeben, wird es für mindestens 5 Monate keine Donauquerung (Brücke) auf eine Distanz von jedenfalls 85 km, realistischer Weise aber für den Großteil des Verkehrs auf eine Distanz von 115 km keine uneingeschränkte Donauquerung (Brücke) geben, da die Querungsmöglichkeit „Kraftwerk Wallsee-Mitterkirchen“ vor allem in Hinblick auf überregionalen Verkehr wesentlichen Verkehrsbeschränkungen unterliegt (Einspurigkeit, Tonnagebeschränkung).

3.3. Zu den Auswirkungen

Einer Totalsperre der Bestandsbrücke ohne Bestehen einer Ersatzquerung hätte täglich 400.000 zusätzliche Fahrzeug-km zur Folge.

Dies hat seinen Grund darin, dass die nächstgelegenen Donauquerungen mit Umwegen im Ausmaß von ca. 40 km (Steyregger Brücke in Linz), ca. 45 km (Kraftwerk Wallsee-Mitterkirchen) sowie ca. 75 km (Greiner Brücke) verbunden sind. Diese Umwege sind erforderlich, um die bestehende Relation in Mauthausen zu ersetzen bzw. ersatzweise zu bedienen.

Die zwingend erforderliche Nutzung dieser (sowie weiterer) Umwegrelationen führt zu einer Mehrbelastung von 6 % auf der A7-Donaubrücke (+5.500 Kfz/24h), 43 % auf der Steyregger Brücke (+11.800 Kfz/24h), 46 % auf der Greiner Brücke (+2.200 Kfz/24h) sowie 92 % auf der Kraftwerksbrücke Wallsee-Mitterkirchen (+1.200 Kfz/24h) sowie zu einer jeweils entsprechenden zusätzlichen Verkehrsbelastung auf den Zulaufstrecken sowie im betrachteten Netz.

Vor allem im Bereich Linz muss davon ausgegangen werden, dass die bereits bestehenden täglichen Überlastungen durch derartige hohe zusätzliche Verkehrsbelastungen das Verkehrsgeschehen jedenfalls zu den Hauptverkehrszeiten zum Erliegen bringen werden.

Die oben angeführte verkehrliche Mehrbelastung im bestehenden Straßennetz hat zur Folge, dass ein Streckennetz im Ausmaß von 240 km von (spürbaren) lärmtechnischen Auswirkungen betroffen sein wird. Konkret wären entlang der Umwegrelationen ca. 2.300 Objekte, bei denen bereits im Bestand Belastungen über der Grenze der Gesundheitsgefährdung bestehen, um mit bis zu weiteren 2 dB zusätzlich belastet und damit die Gesundheitsgefährdung nicht lediglich prolongiert, sondern vielmehr noch gesteigert.

Im Bereich der bestehenden Gesundheitsgefährdung ist bzw. wäre im Rahmen der lärmtechnischen Beurteilungsgrundlagen (BStLärm-IV, LSt-LärmIV) eine weitere Erhöhung um 2 dB schlicht unzulässig (so auch im gegenständlichen Genehmigungsverfahren zu Vorhaben „Donaubrücke Mauthausen B123b [DBM]“); Im Falle einer bloßen Umleitung (in Ermangelung einer

Donauquerung in Mauthausen) wären diese Grundlagen mangels Projektbeurteilung jedoch nicht anwendbar, die Gesundheitsgefährdung damit schlicht gegeben.

Der zusätzliche Verkehr auf den oben beschriebenen Umwegrelationen im Ausmaß von ca. 400.000 km täglich hätte einen zusätzlichen Schadstoffausstoß zur Folge, der vergleichbar mit jenem von ca. 17.000 Kfz wäre. Täglich wäre die Emission von zusätzlichen 109 t CO₂ zu erwarten, was dem durchschnittlichen täglichen Gesamtausstoß einer Gemeinde in Größe von Mauthausen entspricht. Im Ergebnis ist in diesem Szenario bei den Anrainern der Umwegrelationen mit Zusatzbelastungen deutlich über den Irrelevanzschwellen zu rechnen und daher ebenfalls eine Gesundheitsgefährdung zu befürchten bzw. offenkundig.

Der Entfall einer Donauquerung im fraglichen Bereich und der Anfall von 400.000 Mehrkilometern hat darüber hinaus Mehrkosten auf unterschiedlichen Ebenen zur Folge. Zunächst fallen zusätzliche Reisezeit- und Transportkosten von ca. € 68,3 Mio./Jahr sowie zusätzliche Fahrzeugbetriebs- und Fahrpersonalkosten von ca. € 62,3 Mio./Jahr und Kraftstoffkosten in der Höhe von ca. € 14,1 Mio./Jahr an.

Rechnet man zu diesen Kosten noch die zusätzlichen Schadstoffkosten in der Höhe von € 3,1 Mio./Jahr sowie Klimakosten in der Höhe von € 7,9 Mio. hinzu, sind mit dem Entfall der Querungsmöglichkeit der Donau im Bereich Mauthausen Kosten in der Höhe von € 180,5 Mio./jährlich verbunden. Geht man von einer Bauzeit im Ausmaß von (best case) 5 Monaten aus, hat der Entfall der Bestandsbrücke ohne Ersatzquerung Kostenfolgen in der Höhe von ca. € 75,2 Mio., wobei diese Kosten überwiegend solche sind, die von den Verkehrsteilnehmern selbst zu tragen sein werden.

Die Verzögerung der Errichtung des Vorhabens „Donaubrücke Mauthausen B123b (DBM)“ verursacht somit einerseits enorme Umweltschäden durch den zusätzlichen (vermeidbaren) Verkehr und die damit verbundenen Emissionen und Immissionen, andererseits aber auch hohe Kosten (für die Allgemeinheit, v.a. aber für Einzelne).

Diese Auswirkungen werden zwingend eintreten, wenn die Bestandsbrücke Ende 2027 gesperrt werden muss und aufgrund allfälliger Beschwerden gegen den Bescheid (Spruchpunkte I – V), mit dem die UVP-Genehmigung erteilt wurde, der Umsetzung des Bescheides die aufschiebende Wirkung der Beschwerden entgegenstehen sollte.

3.4. Gesetzliche Verpflichtung zur Herstellung / Erhaltung der verkehrlichen Infrastruktur

Den Antragsteller trifft die gesetzliche Aufgabe gemäß Oö. StraßenG 1991 (insbesondere § 12) zur Herstellung und die Erhaltung der ihm obliegenden Verkehrsflächen (§ 8 Abs. 1 leg. cit.).

Die Landesstraßenverwaltung hat sich insbesondere auch am Verkehrsbedürfnis sowie an der Sicherheit der öffentlichen Straßen und dem Schutz langfristiger Lebensgrundlagen zu orientieren (§ 13 Abs. 1 Oö. StraßenG 1991).

4. Entscheidungsrelevante Rechtsgrundlagen

Gesetzesbestimmungen können frei zugänglich im Rechtsinformationssystem des Bundes (kurz: RIS) unter <https://www.ris.bka.gv.at> abgerufen werden. Auf eine wörtliche Wiedergabe der zitierten Gesetzesstellen kann daher verzichtet werden.

5. Rechtliche Würdigung

5.1. Allgemeine Ausführungen

Einer rechtzeitig eingebrachten und zulässigen Beschwerde gegen einen Bescheid kommt, soweit materienrechtlich nichts anderes bestimmt ist, **ex lege⁸⁷ aufschiebende Wirkung** zu. Da das UVP-G 2000 keine Sonderregelung kennt, kommt allfälligen rechtzeitigen und zulässigen Beschwerden gegen Spruchpunkte I – V aufschiebende Wirkung zu.

Die Behörde kann die **aufschiebende Wirkung mit Bescheid ausschließen**, wenn nach Abwägung der berührten öffentlichen Interessen und Interessen anderer Parteien der vorzeitige Vollzug des angefochtenen Bescheides oder die Ausübung der durch den angefochtenen Bescheid eingeräumten Berechtigung wegen Gefahr im Verzug dringend geboten ist. Obwohl der Gesetzgeber in § 13 Abs. 2 VwGVG das Wort „*kann*“ gewählt hat, liegt die Entscheidung nicht im Ermessen der Behörde; vielmehr ist die Behörde, wenn alle Voraussetzungen für den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung vorliegen, **verpflichtet**, einen entsprechenden Bescheid zu erlassen.⁸⁸

Die Bestimmung des § 13 Abs. 2 VwGVG ist § 64 Abs. 2 AVG und § 30 Abs. 2 VwGG nachgebildet, so dass eine diesbezügliche **Rechtsprechung** herangezogen werden kann.⁸⁹

Die Aberkennung der aufschiebenden Wirkung ist bei Bescheidbeschwerden nicht antragsbedürftig, sondern bei Vorliegen der Voraussetzungen **von Amts wegen** vorzunehmen.⁹⁰

Vor der Entscheidung über die Aberkennung der aufschiebenden Wirkung hat die Behörde eine **Interessenabwägung** vorzunehmen, wobei die öffentlichen Interessen und Interessen anderer Parteien jenen der Rechtsschutzsuchenden gegenüberzustellen sind.

Kriterien für die rechtliche Beurteilung sind somit

- a.) das Vorliegen eines „vollstreckbaren“ Bescheids,
- b.) die Abwägung der berührten öffentlichen Interessen und Interessen anderer Parteien,
- c.) dass die Ausübung der durch den angefochtenen Bescheid eingeräumten Berechtigung wegen Gefahr im Verzug dringend geboten ist, und
- d.) das (Nicht-)Vorliegen alternativer Lösungsmöglichkeiten.

⁸⁷ Art 130 Abs 1 Z 1 B-VG, § 13 Abs 1 VwGVG.

⁸⁸ BVwG 10.10.2023, W248 2274863-1.

⁸⁹ Erläuterungen zur Regierungsvorlage: 2009 BlgNR XXIV. GP, 5; VwGH 01.09.2014, Ra 2014/03/0028.

⁹⁰ Goldstein/Neudorfer in Raschauer/Wessely (Hrsg), VwGVG (Stand 31.3.2018, rdb.at) § 13, Rz 3.

5.2. Zum Vorliegen eines „vollstreckbaren“ Bescheids

Nach der Judikatur des VwGH⁹¹ ist unter **Vollzug eines Bescheides** seine Umsetzung in die Wirklichkeit zu verstehen. Dabei kommt es nicht darauf an, ob dem angefochtenen Bescheid ein zwangsvollstreckbarer Akt nachfolgen kann oder nicht.⁹²

Ein Bescheid kann durch den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung somit nicht nur vorzeitig vollzogen werden, sondern es besteht auch die Möglichkeit einer **vorzeitigen Inanspruchnahme einer Berechtigung**.

Neben den Leistungsbescheiden sind daher auch **Rechtsgestaltungsbescheide** vollzugstauglich und der Aberkennung der aufschiebenden Wirkung zugänglich.⁹³

Die **Aberkennung** der aufschiebenden Wirkung allfälliger rechtzeitiger und zulässiger Beschwerden gegen Spruchpunkte I – V ist daher bei Vorliegen der sonstigen Voraussetzungen nicht nur möglich, sondern von Amts wegen zwingend erforderlich.

5.3. Zur Abwägung der berührten öffentlichen Interessen anderer Parteien

Der **VwGH**⁹⁴ hat dazu ausgeführt:

„Voraussetzung für den Ausschluss der einer Beschwerde grundsätzlich zukommenden aufschiebenden Wirkung ist eine nachvollziehbare Abwägung der berührten öffentlichen Interessen und der Interessen der Verfahrensparteien, aus der sich ebenso nachvollziehbar ergibt, dass für den Fall, dass die aufschiebende Wirkung nicht ausgeschlossen wird, gravierende Nachteile für das öffentliche Wohl eintreten würden bzw. gravierende Nachteile für eine Partei, die jene Nachteile deutlich überwiegen, die bei nicht verfügbarem Ausschluss der aufschiebenden Wirkung der Beschwerde anderen Verfahrensparteien entstehen würden.“

Das Gesetz enthält **keine Einschränkung** auf oder nähere Spezifizierung von „bestimmte“ Interessen der Partei⁹⁵, daher können neben ihrem Interesse am Schutz des Lebens und der Gesundheit auch wirtschaftliche Interessen⁹⁶ den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen.

Die **Interessen der „anderen Parteien“** des gegenständlichen Genehmigungsverfahrens ergeben sich aber insbesondere auch aus

- materienrechtlichen Bestimmungen (vgl. Punkt 5 der Begründung zu den Spruchpunkten I – V) sowie aus
- § 17 Abs. 2 bis 6 UVP-G 2000,

⁹¹ VwGH 10.02.2005, 2005/07/0014; vgl. auch VwGH 30.09.2003, 2003/17/0052; VwGH 27.02.1998, 97/07/0058; 26.11.1999, 99/01/0240; 19.04.2001, 2001/08/0013.

⁹² VwGH 19.04.2001, 2001/08/0013.

⁹³ *Hengstschläger/Leeb*, AVG (Stand 1.7.2007, rdb.at) § 64 AVG Rz 19 f; VfGH 22.01.1991, B 1350/90; VfGH 25.05.1992, B 342/92.

⁹⁴ VwGH 23.02.2023, Ra 2022/11/0009.

⁹⁵ *Goldstein/Neudorfer in Raschauer/Wessely* (Hrsg), VwGVG (Stand 31.3.2018, rdb.at) § 13 Rz 3.

⁹⁶ *Hengstschläger/Leeb*, AVG² (Stand 01.07.2007, rdb.at) § 64 AVG Rz 28 unter Verweis auf VwGH 04.05.1992, 89/07/0117; vgl. auch VfSlg 16.460/2002.

wobei auch hier zwischen Nachbarn und Parteien, welche *ex lege* objektive Rechtswidrigkeiten (als subjektiv öffentliche Rechte oder nur aus der Rechtsstellung heraus) geltend machen können.

Von **Nachbarn**, welche nur die ihnen vom Gesetzgeber zuerkannten subjektiv öffentlichen Rechte geltend machen können, können zusammenfassend folgende Interessen betroffen sein:

- Interesse an der Einhaltung des Immissionsminimierungsgebotes auf zu schützende Güter von Nachbarn,
- Interesse an der Vermeidung einer Gefährdung des Lebens oder die Gesundheit von Nachbarn,
- Interesse an der Vermeidung einer Gefährdung des Eigentums oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn,
- sonstige finanzielle Belastungen und
- Interesse an der Vermeidung einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn.

Von Parteien, welche **ex lege objektive Rechtswidrigkeiten** (allenfalls als subjektiv öffentliche Rechte oder nur aus der Rechtsstellung selbst heraus) geltend machen können, könnten zusammenfassend folgende Interessen betroffen sein:

- Interesse an der Einhaltung von Umweltschutzvorschriften, welche insbesondere
 - Tiere und Pflanzen und ihrer Lebensgemeinschaften und Lebensräume vor Beeinträchtigungen (Gebiets- und Individuenschutz),
 - das Landschafts- und Ortsbild sowie
 - Umweltmedien (Boden, Gewässer, Luft) an sichschützen und damit erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen vermeiden.
- Interesse an der Einhaltung von Rechtsvorschriften, deren Wahrung dieser Person als wahrzunehmende öffentliche Interessen *ex lege* zugewiesen wurden wie
 - Gewässerschutz (WWPO, Gemeinde),
 - Bau- und Widmungsrechtliche Bestimmungen (Gemeinde) und
 - Arbeitnehmerschutz (AI).

Öffentliche Interessen sind die Interessen der Allgemeinheit bzw. die Interessen des Staates. Öffentliche Interessen sind jedenfalls jene Interessen, die **durch Gesetze begründet**, also durch den demokratisch legitimierten Gesetzgeber als Interessen der Allgemeinheit anerkannt wurden.⁹⁷

Die oben angeführten Interessen sind jedenfalls auch öffentliche Interessen, welche **von der Behörde wahrzunehmen** sind und jedenfalls in der Beurteilung der Umweltverträglichkeit und der Genehmigungsfähigkeit berücksichtigt wurden.

Die öffentlichen Interessen ergeben sich insbesondere aus

- materienrechtlichen Bestimmungen⁹⁸ sowie aus
- § 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 iVm § 17 Abs. 2 bis 6 UVP-G 2000,

⁹⁷ A. Hauer, Der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung im Anlagengenehmigungsverfahren, ÖJZ 2002/1.

⁹⁸ Vgl. Punkt 5 der Begründung zu den Spruchpunkten I – V.

- sowie auch aus Grundsatzbestimmungen⁹⁹ wie z.B. § 3 Bundesverfassungsgesetz über die Nachhaltigkeit, den Tierschutz, den umfassenden Umweltschutz, die Sicherstellung der Wasser- und Lebensmittelversorgung und die Forschung.

Als **öffentliche Interessen**, welche **für die vorzeitige Umsetzung** des Vorhabens sprechen, können zusammenfassend folgende Interessen angeführt werden:

- Interesse an der (ununterbrochenen) Aufrechterhaltung der öffentlichen (Verkehrs-)infrastruktur und damit
- Interesse an der Abwendung schwerer wirtschaftlicher Schäden von Privatpersonen und der öffentlichen Hand sowie
- Interesse an der Vermeidung von schweren nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt (inklusive des Schutzes von Tieren und Pflanzen, ihrer Lebensgemeinschaften und Lebensräume vor Beeinträchtigungen) und Personen insbesondere durch Lärm und Luftschadstoffe.

Im Rahmen der **Interessenabwägung** sind als Interessen anderer Parteien jene Schäden zu berücksichtigen, die durch die sofortige Inanspruchnahme des mit der Bewilligung eingeräumten Rechts auf Umsetzung des Vorhabens verursacht werden. Es soll sichergestellt werden, dass vor der Entscheidung des Verwaltungsgerichts keine irreparablen und unumkehrbaren Tatsachen geschaffen werden.

Bei Umsetzung des Vorhabens werden jedenfalls zunächst **keine grundsätzlich unumkehrbaren Tatsachen** geschaffen, da ein Straßenrückbau jedenfalls technisch möglich ist und auch im Fall der Errichtung und des Betriebs einer bloßen Behelfsbrücke erfolgen würde. Im Fall des Obsiegens der allfälligen beschwerdeführenden Parteien hat auch allein der Projektwerber die Folgen einer dann allenfalls eingetretenen Konsenslosigkeit des ausgeführten Vorhabens und die damit verbundenen finanziellen Nachteile zu tragen.

Als **Interessen allfälliger Beschwerdeführer** gelten daher solche Interessen, die gegen den sofortigen Vollzug des Bescheides sprechen.

Das Genehmigungsverfahren hat ergeben, dass eine rechtlich **unzulässige Beeinträchtigung** dieser Interessen jedenfalls bei Umsetzung des Vorhabens **nicht zu erwarten** ist.¹⁰⁰ Von einem Erfolg von Beschwerden im Sinn einer vollständigen Abweisung des Genehmigungsantrages ist auch aufgrund des Ermittlungsergebnisses und der rechtlichen Grundlagen, und somit eines Rechtsanspruches auf die Genehmigung, nicht auszugehen.

Zunächst ist aber allgemein festzuhalten, dass **an der Umsetzung** des Vorhabens ein **öffentliches Interesse** besteht und das Vorliegen dieses im Rahmen des Genehmigungsverfahrens von der Behörde ausführlich geprüft wurde.¹⁰¹

Das öffentliche Interesse an der **Aufrechterhaltung von Verkehrsverbindungen** ist auch bei Entscheidungen über die Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung zu berücksichtigen.¹⁰²

⁹⁹ A. Hauer, Der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung im Anlagengenehmigungsverfahren, ÖJZ 2002/1.

¹⁰⁰ Vgl. Punkte 8.3 und 8.4 der Begründung zu den Spruchpunkten I – V.

¹⁰¹ Vgl. Punkte 8.10, 8.12 und 8.13 der Begründung zu den Spruchpunkten I – V.

¹⁰² VwGH 24.05.2016, Ra 2016/07/0039.

Anerkannt wurde weiters vom VwGH das öffentliche Interesse an der sofortigen Vollstreckung eines Bescheides, wenn mit dem Aufschub eine **konkrete Gefahr für die Gesundheit und das Leben von Menschen**¹⁰³ verbunden war.

Stellt man nun das Interesse an der (ununterbrochenen) Aufrechterhaltung der öffentlichen (Verkehrs-)infrastruktur, für welche ein gesetzlicher Auftrag¹⁰⁴ besteht, und das Interesse an der Abwendung schwerer wirtschaftlicher Schäden vor allem für Privatpersonen und die Privatwirtschaft als Ganzes (und nebenbei auch für die öffentliche Hand), welche durch die Umwegführung mit gesamt zusätzlichen 400.000 Fahrzeug-km pro Tag und dem Zeitverlust einerseits aufgrund der zusätzlichen Fahrtstrecken und andererseits der Zeitverzögerung nicht zuletzt aufgrund der sich auf den Auswegstrecken bildenden Überlastungen (Staus) entstehen würde, **den angeführten Interessen** der Nachbarn und den sonstigen oben angeführten öffentlichen Interessen **gegenüber**, muss man zum Ergebnis kommen, dass die Interessen an der Aufrechterhaltung der Verkehrsinfrastruktur und der Vermeidung erheblicher wirtschaftlicher Schäden bereits **bei weitem überwiegen**, zumal die entgegenstehenden privaten und öffentlichen Interessen bereits ausführlich im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren fachlich beurteilt und rechtlich gewürdigt wurden und eine unzulässige Beeinträchtigung nicht festgestellt wurde. Insbesondere ist bei der Umsetzung des Vorhabens „DBM“ weder von einer Gesundheitsgefährdung von Personen (insbesondere Nachbarn) noch von einer unzumutbaren Belästigung dieser auszugehen.

Noch viel mehr muss dies für die Abwägung des **Interesses an der Vermeidung von schweren nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt** (inklusive der Schutz von Tieren und Pflanzen, ihrer Lebensgemeinschaften und Lebensräume vor Beeinträchtigungen) und **Vermeidung gesundheitlicher Gefährdungen und unzumutbaren Belästigungen für Personen** insbesondere durch Lärm und Luftschadstoffe mit den der Aberkennung der aufschiebenden Wirkung entgegenstehenden privaten und öffentlichen Interessen gelten. Sollte die aufschiebende Wirkung einer Beschwerde nicht aberkannt werden, ist jedenfalls vom Eintritt des Szenarios „*keine Donauquerung*“ auszugehen, was konkrete gesundheitliche Gefährdungen und konkrete unzumutbare Belästigungen für Personen insbesondere durch Lärm und Luftschadstoffe auf den Ausweichstrecken zur Folge hat. Derartige Beeinträchtigungen von Anrainern oder vom Vorhaben Betroffener bei Umsetzung des Vorhabens „DBM“ konnten im Ermittlungsverfahren jedenfalls nicht festgestellt werden. Das Interesse an der Abwendung der durch den Umwegverkehr zu erwartenden Schäden, insbesondere an der Gesundheit von Menschen, und Umweltbelastungen durch sofortige Umsetzung des Vorhabens **überwiegt** somit bei weitem die entgegenstehenden Interessen.

Gerade auch aufgrund der jüngst gefassten **nationalen und internationalen Beschlüsse**¹⁰⁵ zur Vermeidung klimaschädlicher Emissionen sollten Emissionen, so sie vermieden werden können, möglichst vermieden werden. Die Umweg-km und die aus diesen resultierenden zusätzlichen Emissionen sind jedenfalls leicht vermeidbar, da die Verkehrsrelation jedenfalls unbestrittener Maßen (auch durch die Sanierung der Bestandsbrücke) bestehen bleiben soll und somit durch die vorgezogene Umsetzung des Vorhabens „DBM“ zusätzlich Emissionen vermieden werden und im Wesentlichen keine neuen geschaffen werden, da bereits derzeit am Bestand eine Überlastung

¹⁰³ BVwG 10.10.2023, W2482274863-1/14E mwN.

¹⁰⁴ § 12 Oö. StraßenG 1991.

¹⁰⁵ <https://infothek.bmk.gv.at/cop28-abschlusserklaerung-ruft-zur-abkehr-von-fossilen-energien-auf/>;
<https://unfccc.int/cop28/outcomes>.

inklusive der dadurch verursachten Emissionen besteht, welche durch das Vorhaben beseitigt werden soll. Auch dies spricht für das Überwiegen des Interesses an der sofortigen Umsetzung des Vorhabens.

Zusammengefasst verursacht die **Verzögerung** der Errichtung des Vorhabens „Donaubrücke Mauthausen B123b (DBM)“ einerseits **enorme Umweltschäden bis hin zu gesundheitlichen Gefährdungen und unzumutbaren Belästigungen von Menschen** durch den zusätzlichen (vermeidbaren) Verkehr und die damit verbundenen Emissionen und Immissionen, und andererseits **hohe Kosten für die einzelnen Verkehrsteilnehmer** (und auch die Allgemeinheit), welchen keine relevanten öffentlichen oder privaten Interessen entgegenstehen, da es nach dem Ergebnis des Ermittlungsverfahrens zur Umweltverträglichkeit und Genehmigungsfähigkeit zu **keinen unzulässigen Auswirkungen** auf Nachbarn oder die Umwelt oder Umweltmedien an sich kommt.

Das öffentliche Interesse an der vorzeitigen Vollstreckung des Genehmigungsbescheides **überwiegt** somit.

5.4. Zur dringenden Gebotenheit des Bescheidvollzugs wegen Gefahr im Verzug

Nach der Rechtsprechung des VwGH bedeute das Tatbestandsmerkmal **„Gefahr im Verzug“**, dass der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung nur dann gerechtfertigt sei, wenn der unmittelbare Vollzug eines Bescheids **erhebliche Nachteile für eine Partei oder für das öffentliche Wohl** verhindern solle und die Gefahr für den Fall des Zuwartens **aktuell und konkret** (und nicht bloß möglicherweise) bestehe.¹⁰⁶

„Dringend geboten“ ist die vorzeitige Vollstreckung und damit der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung dann, wenn die fachliche Beurteilung des festgestellten Sachverhalts zum Ergebnis führt, dass die gravierende Gefahr für den Fall des Zuwartens **konkret und nicht nur möglicherweise** besteht.¹⁰⁷

Wie oben dargelegt, muss die Behörde aufgrund der fachlichen Beurteilung und des aufgrund dieser festgestellten Sachverhalts zum Ergebnis kommen, dass gravierende Gefahren für den Fall des Zuwartens **konkret** bestehen.¹⁰⁸

Es ist jedenfalls von konkreten, mit Sicherheit eintretenden, **erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das öffentliche Wohl** (Verlust einer notwendigen Verkehrsrelation, erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen bis hin zu gesundheitlichen Gefährdungen, erhebliche finanzielle Mehrbelastungen von Privatpersonen und der öffentlichen Hand) bei nicht sofortiger Umsetzung des Vorhabens auszugehen, weil dann vom Eintritt des Szenarios **„keine Donauquerung“** auszugehen ist.

Ein **enger zeitlicher Zusammenhang** zwischen dem drohenden Eintritt und der Entscheidung der Verwaltungsbehörde über den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung ist erforderlich.¹⁰⁹

¹⁰⁶ VwGH 11.04.2018, Ro 2017/08/0033 mwN.

¹⁰⁷ Hengstschläger/Leeb, AVG (Stand 1.7.2007, rdb.at) § 64 AVG Rz 31.

¹⁰⁸ VwGH 22.03.1988, 87/07/0108.

¹⁰⁹ VwGH 09.11.1999, 99/11/0225.

Auch dieser zeitliche Zusammenhang liegt im gegenständlichen Fall vor, da die nachteiligen Auswirkungen jedenfalls **sofort eintreten**, wenn das Vorhaben nicht sofort, d.h. bis zum konkret absehbaren Lebensende der Bestandsbrücke 2027 umgesetzt wird.

Der Vollzug der Genehmigung des Vorhabens, d.h. die Umsetzung des Straßenbauvorhabens, ist somit **wegen Gefahr im Verzug dringend geboten**.

5.5. Zu allfälligen alternativen Lösungen

Einzige **Alternative** zur Aberkennung der aufschiebenden Wirkung, bei der nicht die unter Punkt 3.3 beschriebenen Auswirkungen eintreten würden, wäre die Herstellung einer **Behelfsbrücke** für den Zeitraum der Sanierung der Bestandsbrücke.

Diese Behelfsbrücke müsste aber der technischen Beurteilung folgend **am Standort des Vorhabens „DBM“** errichtet werden. Die Lage des Vorhabens „DBM“ stellt aufgrund der Geländestruktur und der geographisch-verkehrlichen Lage die im Ergebnis einzige Möglichkeit einer (auch technisch) sinnvollen Verbindung zwischen der B3 und der B123a dar.

Mit Feststellungsantrag vom 14.01.2022 haben die Projektwerber versucht, feststellen zu lassen, dass unabhängig vom Vorhaben „DBM“ für den Fall, dass die Bestandsbrücke nicht zur Verfügung stehen sollte, die **Errichtung und der Betrieb der Ersatzquerung** am Standort des Vorhabens „DBM“ nicht der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt. Diese Ersatzquerung hätte in der Lage exakt dem ersten Teil des Vorhabens „DBM“ entsprochen.

Mit **Bescheid der NÖ Landesregierung** vom 15.02.2022, WST1-UF-144/001-2022, wurde festgestellt, dass das Vorhaben „Zusatzquerung Mauthausen“ während der Neuerrichtung der Bestandsbrücke in Mauthausen keinen Tatbestand im Sinn des § 3 oder § 3a UVP-G 2000 iVm dem Anhang 1 zum UVP-G 2000 erfüllt und damit **nicht** der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt.

Gegen diesen Bescheid wurden (auch von nunmehrigen Vorhabensgegnern) **Beschwerden** erhoben. Der **Feststellungsantrag** wurde während des Beschwerdeverfahrens schließlich **zurückgezogen**, weil die Lagegleichheit mit dem Vorhaben „DBM“ dazu geführt hat, dass rechtlich – und diese Rechtsmeinung wurde im Übrigen auch vom BVwG und den Beschwerdeführern geteilt – eine **Trennung vom UVP-Vorhaben für nicht möglich erachtet** wurde.

Eine andere **alternative Donauquerung** als jene des (UVP-pflichtigen) Vorhabens „DBM“ im fraglichen und technisch einzig sinnvollen Bereich außerhalb des UVP-Verfahrens besteht somit **weder rechtlich noch technisch**.

Eine **sinnvolle Alternative** zur Aberkennung der aufschiebenden Wirkung, welche die unter Punkt 3.3 beschriebenen negativen Auswirkungen vermeidet, **besteht somit nicht**.

6. Zusammenfassung

Aus dem oben Angeführten folgt nun, dass die **Voraussetzungen zum Ausschluss der aufschiebenden Wirkung vorliegen**, da die öffentlichen Interessen nämlich

- a.) das Interesse an der (ununterbrochenen) Aufrechterhaltung der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur und damit
- b.) das Interesse an der Abwendung schwerer wirtschaftlicher Schäden von Privatpersonen und der öffentlichen Hand und
- c.) das Interesse an der Vermeidung von schweren nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt und Personen insbesondere durch Lärm und Luftschadstoffe, welche durch 400.000 zusätzliche tägliche Fahrzeug-km verursacht würden,

die einer Aberkennung der aufschiebenden Wirkung entgegenstehenden Interessen der anderen Verfahrensparteien, deren allfällige Beeinträchtigung im Genehmigungsverfahren bereits ausführlich geprüft wurde, bei weitem überwiegen.

Dies gilt insbesondere in Hinblick auf das gesamtstaatliche Bestreben und die internationalen Verpflichtungen Österreichs¹¹⁰, klimaschädliche Emissionen zu reduzieren und den Umstand, dass im Genehmigungsverfahren die Interessen der Verfahrensparteien sowie sonstige öffentliche Interessen bereits umfassend – das UVP-Verfahren stellt in der österreichischen Rechtsordnung das Verfahren mit der umfassendsten Beurteilung der Auswirkungen im Anlagenverfahren auf fremde Interessen dar – beurteilt wurden und deren Beeinträchtigung über das gesetzlich zulässige Ausmaß hinaus nicht festgestellt wurden.

Außerdem konnte nachvollziehbar aufgezeigt werden, dass die Vollstreckung wegen Gefahr im Verzug dringend geboten ist und alternative Behelfsquerungsmöglichkeiten nicht bestehen.

Der Ausspruch des **Ausschlusses** der aufschiebenden Wirkung wegen Gefahr im Verzug war daher **geboten**.

Begründung zu Spruchpunkt VII (Hinweis zu den Verfahrenskosten)

Nach § 59 AVG hat die Behörde in einer Verwaltungssache in der Regel alle Entscheidungen in einem Bescheid zu treffen, wenn nicht die Trennbarkeit der Angelegenheit vorliegt. Nachdem die Entscheidung über die **allfälligen Kosten des Verfahrens** mit der Entscheidung über die beantragte Genehmigung nicht direkt zusammenhängt, wird diese einer gesonderten Entscheidung vorbehalten.

¹¹⁰ Vgl. <https://www.umweltbundesamt.at/klima/treibhausgase>.

Rechtsmittelbelehrung zu den Spruchpunkten I, II, III, IV, V und VI

Gegen diesen Bescheid können Sie binnen **vier Wochen** nach Zustellung Beschwerde an das Verwaltungsgericht erheben.¹⁾

Falls Sie innerhalb der Beschwerdefrist einen Antrag auf Bewilligung der Verfahrenshilfe stellen, beginnt die Beschwerdefrist erst mit dem Zeitpunkt zu laufen, in dem der Beschluss über die Bestellung der Rechtsanwältin bzw. des Rechtsanwalts zur Vertreterin bzw. zum Vertreter und der anzufechtende Bescheid dieser bzw. diesem zugestellt sind. Wird der rechtzeitig gestellte Antrag auf Bewilligung der Verfahrenshilfe abgewiesen, beginnt die Beschwerdefrist mit der Zustellung des abweisenden Beschlusses an Sie zu laufen.

Die Beschwerde ist schriftlich²⁾ bei uns einzubringen und hat zu enthalten:

1. die Bezeichnung des angefochtenen Bescheides,
2. die Bezeichnung der belangten Behörde (bescheiderlassende Behörde),
3. die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt,
4. das Begehren und
5. die erforderlichen Angaben, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist.

Sie haben das Recht, im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht eine mündliche Verhandlung zu beantragen.

¹⁾ Die Beschwerde (samt Beilagen) ist mit 30 Euro, ein gesondert eingebrachter Antrag (samt Beilagen) auf Ausschluss oder Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung mit 15 Euro zu vergebühren. Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks durch Überweisung auf das Konto des Finanzamtes Österreich (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) zu entrichten. Als Verwendungszweck ist das Geschäftszeichen des angefochtenen Bescheides anzuführen. Bei elektronischer Überweisung der Beschwerdegebühr verwenden Sie bitte nach Möglichkeit die Funktion „Finanzamtzahlung“ und geben Sie dabei neben dem Betrag folgende Informationen an: Steuernummer/Abgabenkontonummer: 109999102, Abgabenart: EEE – Beschwerdegebühr, Zeitraum: Datum des Bescheides. Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen Zahlungsbeleg oder einen Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung nachzuweisen. Dieser Beleg ist der Eingabe anzuschließen. Die Gebühr ist nicht zu entrichten, wenn im § 14 TP 6 Abs. 5 Gebührengesetz 1957 oder im jeweils zur Anwendung kommenden (Verwaltungs)Materiengesetz eine Gebührenbefreiung für die Eingabe vorgesehen ist.

²⁾ Schriftlich bedeutet handschriftlich oder in jeder technisch möglichen Form nach Maßgabe der Bekanntmachungen der Oö. Landesregierung unter [<http://www.land-oberoesterreich.gv.at> > Service > Amtstafel > Rechtsinformation].

Im Auftrag

Mag. Raffael Huprich

Hinweise:

Dieses Dokument wurde amtssigniert. Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels und des Ausdrucks finden Sie unter: <https://www.land-oberoesterreich.gv.at/amtssignatur>

Informationen zum Datenschutz finden Sie unter: <https://www.land-oberoesterreich.gv.at/datenschutz>

Wenn Sie mit uns schriftlich in Verbindung treten wollen, führen Sie bitte das Geschäftszeichen dieses Schreibens an.