

Geschäftszeichen:

**LVwG-2024/49/0556-5**

Ort, Datum:

Innsbruck, 02.05.2024

Das Landesverwaltungsgericht Tirol fasst durch seinen Richter Dr. Außerlechner über die Beschwerde der Gemeinde Z, vertreten durch Rechtsanwalt Mag. AA, Adresse 1, \*\*\*\* Y, gegen den Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (belangte Behörde) vom 21.8.2023, \*\*\*, betreffend A \*\* BB, Generalerneuerung CC, Trassenbescheid – Genehmigungsverfahren gemäß § 4 Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971),

#### **den Beschluss:**

1. Die Beschwerde wird als **unzulässig zurückgewiesen**.
2. Die **ordentliche Revision** ist gemäß Art 133 Abs 4 B-VG **nicht zulässig**.

#### **Entscheidungsgründe**

##### I. Verfahrensgang und entscheidungswesentlicher Sachverhalt

Die DD GmbH (EE BMG) als bevollmächtigte Vertreterin der EE stellte mit Schreiben vom 16.5.2022 bei der belangten Behörde den Antrag auf Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß § 4 Abs 1 BStG 1971 für das Vorhaben „A \*\* BB, Generalerneuerung CC“. Dem Antrag wurden Projektunterlagen samt Umweltbericht und gutachterlichen Nachweisen beigegeben.

Zur Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der verfahrensgegenständlichen Maßnahme wird in der Einlage 2.1 des Einreichprojekts „Zusammenfassender Technischer Bericht Entscheidungsgrundlagen“ unter 3. Voruntersuchungen ausgeführt:

##### *„3.1 Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Maßnahme*

*Nach Aussage einer Funktionserhaltungsstudie aus dem Jahr 2000/2010 und gemäß den laufenden Überprüfungen ist die Lebensdauer der bestehenden CC bald erreicht. Zur Aufrechterhaltung und Gewährleistung eines sicheren Verkehrs im betroffenen Abschnitt ist daher eine Ersatzmaßnahme zwingend erforderlich. Nach den Ergebnissen der*

*Machbarkeitsstudie 2015 ist die sinnvollste Ersatzmaßnahme in Form einer Brückenlösung zu erreichen. Diese Voruntersuchungen (Funktionserhaltungsstudie 2000/2010 und Machbarkeitsstudie 2015) werden nachstehend kurz zusammengefasst.*

*Die Anordnung einer leicht versetzten Trasse mit der Errichtung von zwei getrennten Tragwerken je Richtungsfahrbahn ist aus verschiedenen Gründen notwendig und sinnvoll; dabei geht es neben der Notwendigkeit zur Aufrechterhaltung des Verkehrs in der Bauphase auch um die Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit sowie um die Sicherstellung einer effizienten Erhaltung sowie um einen minimalen Eingriff in die Umgebung.*

### *3. Funktionserhaltungsstudie*

*Ziel der Funktionserhaltungsstudie 2000 war es, ausgehend vom festgestellten Zustand (z.B. der Brückeninspektion 1997) die notwendigen Maßnahmen zur Verkehrsaufrechterhaltung und Sicherheit des Tragwerks (Funktionserhalt) zu beschreiben und einen Zeitrahmen für diese Maßnahmen vorzugeben.*

*Dabei kam die Untersuchung zum Schluss, dass aufgrund der laufenden Schäden für den Erhalt der Funktionstüchtigkeit der CC baldigst wirkungsvolle Maßnahmen zu setzen waren. Dazu waren aus sicherheitstechnischen Überlegungen die vorhandenen Mängel umgehend zu beheben. Generell standen dabei zwei Wege zur Diskussion – die Generalsanierung des Bestandes oder eine Ersatzbaumaßnahme.*

*Mit einer Generalsanierung konnte aber keine langfristige Ertüchtigung wirtschaftlich umgesetzt werden, gegen eine sofortige Ersatzmaßnahme sprach die mangelnde Vorlaufzeit, da gewisse Maßnahmen ja kurzfristig erforderlich waren. So wurden verschiedene Lösungswege abgewogen.*

*Die Quintessenz dieser Funktionserhaltungsstudie war schließlich, dass „für die CC baldigst, das ist in der Zeit bis spätestens 2005, eine Generalsanierung durchgeführt und abgeschlossen werden soll. Rechtzeitig, aus heutiger Sicht etwa ab 2015, sollen generelle Überlegungen für eine sinnvolle Ersatzmaßnahme angestellt werden. Die Notwendigkeit einer Ersatzmaßnahme wird sich dabei kaum über das Jahr 2025 hinausschieben lassen.“*

*Diese damalige Prognose ist auch weiterhin gültig. Im Jahr 2010 erfolgte eine Überarbeitung der Funktionserhaltungsstudie in der die Erkenntnisse aus der Sanierung eingeflossen sind. „Die Erkenntnisse aus der Sanierung 2004 bis 2006 und der Inspektion des Jahres 2009 belegen mit großer Deutlichkeit, dass für die bestehende CC weder eine weitere Sanierung noch ein Hochrüsten auf die Erfordernisse gemäß Euro-Code in Frage kommen. Schon in absehbarer Frist, das sind etwa 10 bis 12 Jahre, wird man das Objekt außer Dienst stellen müssen.“*

### *3.3 MACHBARKEITSSTUDIE*

#### *3.3.1 Ergebnisse der Machbarkeitsstudie*

*[Machbarkeitsstudie Pkt 1:] Auf Grund der Komplexität der Fragestellung hat sich die EE dazu entschieden, eine Voruntersuchung in Form einer Machbarkeitsstudie zu beauftragen. Gegenstand der vorliegenden Machbarkeitsstudie ist die Untersuchung verschiedener Varianten für Brücken- und Tunnellösungen, welche in Form einer Wirkungsanalyse in Anlehnung an die RVS 02.01.22 nach Kriterien wie Bauliche Machbarkeit, Behördenverfahren und zeitliche Abwicklung, Umwelt und Naturgefahren, Wirtschaftlichkeit, etc. beurteilt werden und im Vorschlag einer Vorzugsvariante münden. Dieses Ergebnis bietet eine Entscheidungsgrundlage für die weiteren Planungsschritte zur zeitgerechten Realisierung des Ersatzes für die bestehende CC.*

*Dabei wurden aus einem ersten Schritt 15 Module zur vertieften Untersuchung ausgewählt, die zu folgenden Varianten (bei den Brückenlösungen wurde dabei zur Überbrückung des Talzuschubes im Süden eine Anschüttung = Damm und einmal eine Bogenbrücke vorgeschlagen) kombiniert wurden:*

- o B1.2 - Brücke in Verbund und Damm*
- o B1.3 - Brücke RFB X in Verbund und RFB Y Spannbeton und Damm*
- o B1.4 - Brücke in Spannbeton und Damm*
- o B2.2 - Brücke in Verbund und Bogenbrücke*
- o B2.3 - Brücke RFB X in Verbund und RFB Y Spannbeton und Bogenbrücke*
- o B2.4 - Brücke in Spannbeton und Bogenbrücke*
- o T1 - Tunnellösung mit 2 Röhren 8 Meter breit (1+1)*
- o T2 - Tunnellösung mit 2 Röhren 10,75 Meter breit (2+1)*
- o T3 - Tunnellösung mit 2 Röhren 12,90 Meter breit (4+0)*

*[Machbarkeitsstudie Pkt 8:] Das Ergebnis der Bewertung ist ausreichend eindeutig, um die Aussage treffen zu können, dass grundsätzlich die Brückenlösungen als Ersatzmaßnahme für die bestehende CC den Tunnellösungen vorzuziehen sind. Wird bei den Tunnellösungen in Hinblick auf die Sonderstellung der BB im österreichischen A+S-Strabennetz ein höherer Anspruch an die Verfügbarkeit der Strecke gestellt und damit die Variante T1 ausgeschieden, fällt der Vergleich Brückenlösung / Tunnellösung noch eindeutiger zu Gunsten der Brückenlösung aus. Innerhalb der Brückenlösungen führt die unterschiedliche Gewichtung der einzelnen Kriterien zu einer Umreihung der einzelnen Varianten und bedarf diesbezüglich eindeutiger Festlegungen. So ist bei nicht gewichteter Betrachtung der Kriterien als Ergebnis der Machbarkeitsstudie die Variante B2.2 (Brücke Verbund + Verbund + Bogen) als Bestvariante zu bezeichnen. Die Lösung mit den geringsten Errichtungskosten ist die Variante B1.2 (Brücke Verbund + Verbund + Damm) und liegt auch bei der Gesamtbewertung mit unterschiedlicher Gewichtung der einzelnen Kriterien vorne.*

*Auch wenn in der gegenständlichen Untersuchung sehr viele grundlegende statisch-konstruktive Punkte betrachtet wurden, ist die Planungstiefe noch zu gering, sodass die endgültige Entscheidung, welches Brückensystem umgesetzt werden soll, erst in einem nächsten Planungsschritt erfolgen kann.*

*Die Varianten mit Damm (B1.x) enthalten derzeit noch Unsicherheiten bzgl. der Herkunft des Schüttmaterials bzw. deren Kosten und es bestehen schwer einschätzbare Risiken hinsichtlich der Genehmigungsfähigkeit (Naturschutz). Mit Sicherstellung der Herkunft des Schüttmaterials*

und deren Kosten in einer späteren Phase ergibt sich dahingehend ein großes Optimierungspotential. Auch kann dann eine Genehmigungsfähigkeit besser bewertet werden.

### 3.3.2 Abweichungen zur Machbarkeitsstudie

Aufgrund der vertieften Planung wurden folgende entscheidende Bereiche angepasst oder neu bewertet:

In der Machbarkeitsstudie war für die Brückenlösung weiters vorgesehen, aufgrund des fehlenden Platzes die B\*\*\* im Bereich des JJ Süd abzusenken und als Unterflurtrasse zu führen. Die Brückenlösung bedingt nach der neuen, vertieften und optimierten Straßenplanung verbunden mit einer genauen Betrachtung und Abstimmung der Bauphasen in diesem Bereich keine Verlegung der Landesstraße B\*\*\* mehr in einen Tunnel. Hilfreich war dabei auch der Wechsel der Tragwerksform von einer Bogenbrücke zu einer untenliegenden Haupttragkonstruktion, die so günstigere Verhältnisse schafft.

Die Dammlösung wurde insbesondere im Hinblick auf zwei Aspekte neu bewertet: Das erste ist das Setzungsverhalten allgemein, das zweite ist der Einfluss des Dammes auf das im Betrieb befindliche Bestandsobjekt bei der Herstellung (Risiko der Verkehrsaufrechterhaltung). Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Umgebung wurden Dammvarianten ja auch in der Machbarkeitsstudie schon ungünstiger gesehen.

### 3.4 VORPROJEKT MIT VARIANTENUNTERSUCHUNG

Um die optimale Lösung für den Ersatzneubau der CC zu finden, sollten verschiedene Varianten untersucht und miteinander verglichen werden. Dabei wurden als Hauptunterscheidungsmerkmale verschiedene Stützweiten (in Anlehnung an den Bestand Regelstützweite 36 Meter oder 72 Meter) und verschiedene Bauweisen (Verbund oder Spannbetonbau) untersucht. Im Gegensatz zum Bestand waren aber jedenfalls (aus betrieblicher- und erhaltungstechnischer Sicht) zwei getrennte Tragwerke vorzusehen. Dazu wurde grundsätzlich zwischen einer sogenannten „reinen Brückenlösung“ und einer - wie in der Machbarkeitsstudie ins Spiel gebrachten - „Dammlösung“ unterschieden. Daraus ergaben sich zumindest acht Varianten:

#### o Brückenlösung

- Verbund mit 36 Metern
- Spannbeton mit 36 Metern
- Verbund mit 72 Metern
- Spannbeton mit 72 Metern

#### o Dammlösung

- Verbund mit 36 Metern
- Spannbeton mit 36 Metern
- Verbund mit 72 Metern
- Spannbeton mit 72 Metern

Die unterschiedlichen Varianten und Kombinationen wurden ausgearbeitet und die Machbarkeit auch durch vorstatische Untersuchungen hinterlegt. Zur Beurteilung der optimalen Lösung

wurde neben den Baukosten auch die Erhaltungskosten ermittelt. Dazu sind weitere Aspekte wie das Umfeld bzw. die Umwelt (Immissionen, Landschaftsbild, Biodiversität, Wasserschutz,...), die Bauzeit und verschiedenen Risiken (Ausführungs- und Verfahrensrisiken) untersucht worden und in die Bewertung eingeflossen.

Aus den durchgeführten Untersuchungen ergab sich, dass ein Ersatzneubau mit einer Plattenbalkenbrücke mit einer durchgehenden Regelstützweite von 36 Metern die beste Lösung darstellt. Die bestehende Hangbrücke wird dabei schrittweise durch zwei neue, getrennte Tragwerke ersetzt. Das Widerlager Süd wird geringfügig nach Norden versetzt, die FLUSS W wird durch einen großen, einen 109 bzw. 112-Meter-Einfeldträger überbrückt, der die Bewegungen aus dem Talzusub ausgleichen kann. Im restlichen Verlauf nordwärts kommt die angesprochene Plattenbalkenbrücke zur Ausführung.

Dieser Vorschlag stellt aus technischer, wirtschaftlicher und umweltbezogener Sicht die beste Lösung dar.

Die Verkehrssicherheit (und die Verfügbarkeit) wird verbessert, da in Zukunft zwei getrennte Richtungsfahrbahnen mit 12,90 Meter Breite zur Verfügung stehen, die auch im Instandsetzungsfall bei einer 4+0 Verkehrsführung eine ausreichende Breite bieten.

Die gewählte Lösung stellt im Wesentlichen jene Variante dar, die mit den geringsten Beeinträchtigungen des Umfeldes verbunden ist.

Durch die zwei getrennten Tragwerke und die leicht versetzte Lage ist eine zügige Bauabwicklung mit voller Aufrechterhaltung des Verkehrs möglich. Dabei entsteht auch eine nachhaltige Lösung, die für Betrieb und Erhaltung am günstigsten ist.

Zusätzlich zeigte sich, dass die Vorzugsvariante auch wirtschaftlich am günstigsten ist. Für die weitere Planung kann von Projektkosten von rund 220 Mio. Euro ausgegangen werden; diese beinhalten die Baukosten (inkl. Grundeinlöse), einen Zuschlag für Projektierung und Projektmanagement, einen Zuschlag für Unvorhergesehenes und die Vorausvalorisierung bis zur bisher geplanten Bauumsetzung 2022-2027."

In einem Umkreis von 300 m um das Vorhaben liegen Grundstücke der Beschwerdeführerin (Grundstücke mit den Nummern \*\*1, \*\*2, \*\*3, \*\*4, \*\*5 und \*\*6, jeweils EZ \*\*7, \*\*8, EZ \*\*9 und \*\*6, EZ \*\*10), die in unterschiedlichem Ausmaß (Grundeinlöse [Kauf], Servitut, vorübergehende Inanspruchnahme) vom Vorhaben betroffen sind. Die angeführten Grundstücke weisen die Nutzungsarten „Wald (Wälder)", „Gärten (Gärten)", „Bauflächen (Gebäude)" – Grundstücke mit den Nummern \*\*2, EZ \*\*7, 65 m<sup>2</sup> und \*\*6, EZ \*\*10, 105 m<sup>2</sup>), „Sonstige (Freizeitflächen)", „Sonstige (Straßenverkehrsanlagen)", „landwirtschaftlich genutzte Grundflächen (Verbuschte Flächen)" und „Sonstige (Betriebsflächen)" auf.

Einrichtungen der Beschwerdeführerin, bspw der Kindergarten und die Kinderkrippe, die Volks- bzw Mittelschule sowie das Gemeindeamt, liegen in einem Umkreis von rund 375 m bis 400 m um das Vorhaben.

Zur fachlichen Prüfung, ob die Genehmigungsvoraussetzungen des § 4 Abs 1 BStG 1971 und § 20 Abs 2 und 3 IG L erfüllt sind, bestellte die belangte Behörde gemäß § 30 BStG 1971 nichtamtliche Sachverständige für die Fachgebiete „Verkehr und Verkehrssicherheit“, „Lärm und Licht“, „Luft und Klima“, „Erschütterungen“, „Oberflächen und Grundwasser“, „Abfälle und Altlasten“, „Boden und Fläche, Raum, Freizeit und Erholung, Landschaft, Sach- und Kulturgüter“, „Ökologie, Naturschutz und allgemeine Zoologie“, „Biologische Vielfalt (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume) inkl Gewässerökologie“, „Geotechnik“ und „Humanmedizin“.

Mit Verbesserungsauftrag vom 5.9.2022, \*\*\*, und Verbesserungsauftrag vom 14.10.2022, \*\*\*, forderte die belangte Behörde die EE BMG auf, entsprechende ergänzende Unterlagen nachzureichen.

Beim eingereichten Projekt liegt Identität mit jenem des vorausgegangenen UVP-Feststellungsverfahrens vor und ist insofern die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich (Stellungnahme der Fachabteilung \*\*\* vom 4.11.2022, \*\*\*; Feststellungsbescheid der belangten Behörde vom 16.3.2021, \*\*\*, betreffend die Feststellung, dass für das Vorhaben „A \*\* BB, Generalerneuerung CC zwischen dem V Talübergang und der Anschlussstelle X Nord im Bereich von etwa km 30,0 bis km 32,5“ keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 2000 durchzuführen ist; Erkenntnis des BVwG vom 26.1.2022, W118 2241924-1/53E; Beschluss des VwGH vom 20.4.2022, Ra 2022/06/0037).

Zur Beurteilung der Frage, ob die ein- bzw nachgereichten Plan und Projektunterlagen und die Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit für die Auflage zur öffentlichen Einsicht gemäß § 4 Abs 5 BStG 1971 als ausreichend angesehen und ob die eingereichten Fachgutachten als plausibel und nachvollziehbar bewertet werden können, befasste die belangte Behörde die bestellten nichtamtlichen Sachverständigen. In deren Stellungnahmen vom 30.11.2022 bzw 2.12.2022 stellten diese fest, die mit Antragstellung vorgelegten und in Folge ergänzten Plan- und Projektunterlagen und Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit sind als ausreichend für die Auflage zur öffentlichen Einsicht bei der berührten Gemeinde gemäß § 4 Abs 5 BStG 1971 anzusehen.

Die belangte Behörde machte aufgrund der durchgeführten Prognoseentscheidung (Stellungnahme der Abteilung \*\*\*, Planung Betrieb und Umwelt, vom 16.9.2022, \*\*\*) unter Anwendung der Großverfahrensbestimmungen der §§ 44a ff AVG von der Möglichkeit Gebrauch, den Antrag durch Edikt kundzumachen.

Das Edikt, in dem die Auflage der Plan- und Projektunterlagen sowie der Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit zur öffentlichen Einsicht innerhalb einer Frist von acht Wochen (vom 22.12.2022 bis einschließlich 16.2.2023) verlautbart wurde, veröffentlichte die belangte Behörde gemäß § 44a Abs 3 AVG im Amtsblatt zur MM und im redaktionellen Teil zweier im Bundesland Tirol weitverbreiteter Tageszeitungen (KK und LL Tirol Ausgabe) am 20.12.2022.

In der Kundmachung wurde das Vorhaben beschrieben und auf die Möglichkeit der Einsichtnahme beim Gemeindeamt der Gemeinde Z sowie bei der belangten Behörde

hingewiesen. Es war darin der Hinweis auf die jedermann zukommende Möglichkeit zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme an die belangte Behörde gemäß § 4 Abs 5 BStG 1971 enthalten. Gemäß § 44b AVG wurde im Edikt ausdrücklich festgestellt, Personen verlieren ihre Stellung als Partei, soweit sie nicht rechtzeitig innerhalb der Einwendungsfrist vom 22.12.2022 bis einschließlich 16.2.2023 bei der belangten Behörde schriftlich Einwendungen erheben. Darüber hinaus enthielt die Kundmachung den Hinweis, alle weiteren Kundmachungen und Zustellungen in diesem Verfahren können durch Edikt vorgenommen werden.

Das Edikt vom 6.12.2022, \*\*\*, lautete:

„GZ. \*\*\*

#### *EDIKT*

*Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages im Großverfahren betreffend das Bundesstraßenbauvorhaben „A \*\* BB, Generalerneuerung CC“ im Bereich der Gemeinde Z*

*Mit Schreiben vom 16.05.2022 hat die DD GmbH im Vollmachtsnamen der EE beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovationen und Technologie den Antrag auf Einleitung des Verfahrens zur Bestimmung des Straßenverlaufs gem. § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971) für das Bundesstraßenbauvorhaben Generalerneuerung der CC im Zuge der A \*\* BB im Bereich der Gemeinde Z samt Einreichprojekt und Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit eingebracht.*

#### *Beschreibung des Vorhabens:*

*Im Zuge der Generalerneuerung der CC zwischen dem V Talübergang und der Anschlussstelle X Nord im Bereich von etwa km 30,0 bis km 32,5 soll das vorhandene Tragwerk, welches derzeit beide Richtungsfahrbahnen aufnimmt, durch zwei neue Tragwerke ersetzt werden. Dabei wird das Bestandstragwerk rückgebaut und an der Stelle ein neues Tragwerk für die Richtungsfahrbahn X errichtet. Das zweite Tragwerk wird nordöstlich des bestehenden Brückentragwerks errichtet und die Richtungsfahrbahn Y aufnehmen. Da das neue Tragwerk für die Richtungsfahrbahn X etwa auf der vorhandenen Zentralachse liegen wird, verschiebt sich die neue Zentralachse um etwa eine halbe Richtungsfahrbahnbreite nach Osten, wodurch es zu einer Achsenverschiebung von über 5 m kommt. Die maximale Verschiebung beträgt 8,1 m.*

#### *Rechtliche Grundlagen:*

*Dieses Bauvorhaben ist gem. § 4 BStG 1971, BGBl. Nr. 286/1971 in der Fassung BGBl. I Nr. 123/2022, einem Verfahren zur Bestimmung des Straßenverlaufs zu unterziehen. Dieses Verfahren wird durch Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovationen und Technologie abgeschlossen.*

#### *Öffentliche Auflage:*

*Gem. § 4 Abs. 5 BStG 1971 und gemäß §§ 44a und 44b AVG erfolgt die Auflage der Plan- und Projektunterlagen sowie der Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit (Einreichprojekt) und der vorliegenden Gutachten der Sachverständigen zur öffentlichen Einsicht für die Dauer von acht Wochen.*

*Ort und Zeit der Einsichtnahme:*

*In den Antrag und in die oben angeführten Unterlagen sowie in die vorliegenden Gutachten der Sachverständigen kann für die Dauer von acht Wochen, vom 22. Dezember 2022 bis einschließlich 16. Februar 2023*

- beim Gemeindeamt Z, Z 73, \*\*\*\* Z, während der Amtsstunden und*
- beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovationen und Technologie, Abteilung \*\*\*, Adresse 2, \*\*\*\* U, (nach vorheriger telefonischer Anmeldung unter der Tel. Nr. \*\*\*)*

*Einsicht genommen werden.*

*Stellungnahmen und Einwendungen:*

*1) Gem. § 4 Abs. 5 BStG 1971 kann jedermann innerhalb der achtwöchigen Auflagefrist (vom 22.12.2022 bis einschließlich 16.02.2023) zum Vorhaben eine schriftliche Stellungnahme an das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovationen und Technologie, Abteilung \*\*\*, Adresse 2, \*\*\*\* U, abgeben.*

*2) Innerhalb der achtwöchigen Auflagefrist (vom 22.12.2022 bis einschließlich 16.02.2023) können Nachbarn (im Sinne des § 7a BStG 1971) als Parteien gem. § 8 AVG schriftlich Einwendungen beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovationen und Technologie, Abteilung \*\*\*, Adresse 2, \*\*\*\* U, einbringen.*

*Gem. § 44b Abs. 1 AVG hat die Kundmachung durch Edikt zur Folge, dass Personen ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig – innerhalb der Einwendungsfrist (vom 22.12.2022 bis einschließlich 16.02.2023) – bei der Behörde (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovationen und Technologie) schriftlich Einwendungen erheben. Die Tage des Postlaufes sind in die Stellungnahme- bzw. Einwendungsfrist nicht einzurechnen.*

*Wenn Sie durch ein unvorhergesehenes oder unabwendbares Ereignis verhindert waren, rechtzeitig Einwendungen zu erheben, und Sie kein Verschulden oder nur ein milderer Grad des Versehens trifft, können Sie binnen zwei Wochen nach Wegfall des Hindernisses, das Sie an der Erhebung von Einwendungen gehindert hat, jedoch spätestens bis zum Zeitpunkt der rechtskräftigen Entscheidung der Sache, beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovationen und Technologie schriftlich Einwendungen erheben. Bitte beachten Sie, dass eine längere Ortsabwesenheit kein unvorhergesehenes oder unabwendbares Ereignis darstellt.*

*Weitere Hinweise:*



- *Es besteht auch die Möglichkeit, schriftliche Anbringen an das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovationen und Technologie per E-Mail (ivvs3@bmk.gv.at) zu übermitteln. Technische Voraussetzungen oder organisatorische Beschränkungen des elektronischen Verkehrs sind auf folgender Internetseite bekanntgemacht: <https://www.bmk.gv.at/impressum/policy.html> Bitte beachten Sie jedoch, dass der Absender die mit jeder Übermittlungsart verbundenen Risiken (z.B. Übertragungsfehler, Verlust des Schriftstückes) trägt.*
- *Die Beteiligten können sich Abschriften von den aufgelegten Unterlagen machen oder auf eigene Kosten Kopien anfertigen.*
- *Bitte beachten Sie, dass alle weiteren Kundmachungen und Zustellungen in diesem Verfahren durch Edikt vorgenommen werden können.*
- *Dieses Edikt wird durch Verlautbarung im redaktionellen Teil zweier im Bundesland Tirol weit verbreiteter Tageszeitungen und im „Amtsblatt zur MM“ sowie durch Anschlag an der Amtstafel der Gemeinde Z kundgemacht.*

*U, am 6. Dezember 2022  
Für die Bundesministerin:"*

Die Kundmachung von Zeit und Ort der Auflage wurde darüber hinaus zur öffentlichen Einsicht an der Amtstafel des Gemeindeamtes der Gemeinde Z gemäß § 4 Abs 5 BStG 1971 angeschlagen. Mit dem am 24.2.2023 bei der belangten Behörde eingelangten Schreiben übermittelte die Gemeinde Z zum Nachweis der ordnungsgemäßen Kundmachung die mit dem Anschlag und Abnahmevermerk „die Kundmachung wurde am 9.12.2022 an der Amtstafel angeschlagen und am 20.2.2023 abgenommen“ versehene Kundmachung. Von der Gemeinde Z wird darin bestätigt, es wurden ausreichende Plan- und Projektunterlagen sowie Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit und die gutachterlichen Stellungnahmen durch acht Wochen vom 9.12.2022 bis einschließlich 20.2.2023 gemäß § 4 Abs 5 BStG 1971 im Gemeindeamt zur öffentlichen Einsicht aufgelegt.

Die Gemeinde Z und nunmehrige Beschwerdeführerin brachte während der Auflage zur öffentlichen Einsicht durch ihren ausgewiesenen Rechtsvertreter mit Schriftsatz vom 13.2.2023 Einwendungen und mit Schriftsatz vom 16.2.2023 ergänzende Einwendungen ein. Den Schriftsätzen waren ergänzend die Stellungnahmen vom 5.2.2023 und vom 10.2.2023 von DI NN und die Stellungnahme vom 31.1.2023 von OO sowie das Grundeinlösungsverzeichnis aus den Projektunterlagen (Einlage 4.8.), der Leitfaden „Einleitung chloridbelasteter Straßenwasser in Fließgewässer“ des BVIT, der Leitfaden „Chlorid des Landes Rheinland Pfalz“ und der Schriftsatz „Die BB, Geschichte, Werte und Projekte“ angefügt.

Schriftsatz vom 13.2.2023:

*„EINWENDUNGEN  
gemäß § 7a BStG 1971 i.V.m § 8 AVG*

(...)

Mit Schreiben vom 16.05.2022 hat die DD GmbH (EE BMG) im Vollmachtsnamen der (EE) beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovationen und Technologie (BMK) den Antrag auf Einleitung des Verfahrens zur Bestimmung des Straßenverlaufs gemäß § 4 Abs. 1. BStG 1971 (PStG 1971) für das Bundesstraßenbauvorhaben Generalsanierung der CC im Zuge der A-\*\* BB im Bereich der Gemeinde Z samt Einreichprojekt und Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit eingebracht.

Die Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages im Großverfahren betreffend das Bundesstraßenbauvorhaben „A \*\* BB, Generalerneuerung CC“ im Bereich der Gemeinde Z ist mit Edikt des BMK vom 6. Dezember 2022, GZ \*\*\*, am 22. Dezember 2022 erfolgt.

Zugleich wurde bekannt gegeben, dass Nachbarn im Sinne des § 7a BStG 1971 als Parteien gemäß § 8 AVG innerhalb der achtwöchigen Auflagefrist schriftlich Einwendungen beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovationen und Technologie einbringen können.

Gemäß § 7a Abs. 2 BStG 1971 sind Nachbarn im Sinne dieser Bestimmung alle Personen, die durch den Bau oder den Betrieb, oder deren Eigentum oder sonstige dingliche Rechte dadurch gefährdet werden könnten. Als Nachbarn gelten nicht Personen, die sich vorübergehend in der Nähe der Bundesstraße aufhalten und nicht im Sinne des vorherigen Satzes dinglich berechtigt sind. Als Nachbarn gelten jedoch die Inhaber von Einrichtungen, in denen sich, wie etwa in Beherbergungsbetrieben, Krankenanstalten und Heimen regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten, hinsichtlich des Schutzes dieser Personen, und die Erhalter von Schulen hinsichtlich des Schutzes der Schüler, der Lehrer und der sonst in Schulen ständig beschäftigten Personen.

Die Gemeinde Z wird durch das Straßenbauvorhaben als Liegenschaftseigentümerin unmittelbar in ihren subjektiven öffentlichen Rechten gefährdet. Darüber hinaus ist die Gemeinde Z Inhaberin des Gemeindecindergartens und der Krippe Z.

Die Gemeinde Z erhebt gegen das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben als Nachbar im Sinne des § 7a BStG 1971 und damit als Partei gemäß § 8 AVG innerhalb offener Frist nachstehende

#### Einwendungen:

##### I. Ausgangslage

##### 1. Gesetzliche Grundlagen

1.1. Gemäß § 7a Abs. 1 BStG ist eine Bestimmung des Straßenverlaufes nach § 4 Abs. 1 leg. cit. nur zulässig, wenn bei Bau und Betrieb der Bundesstraße vermieden wird, dass das Leben und die Gesundheit von Nachbarn gefährdet werden und dass das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährdet werden.

1.2. Nachbarn im Sinne der vorgenannten Bestimmung sind gemäß § 7a Abs. 2 leg. cit. alle Personen, die durch den Bau oder den Betrieb, oder deren Eigentum oder sonstige dingliche

Rechte dadurch gefährdet werden könnten. Als Nachbarn gelten nicht Personen, die sich vorübergehend in der Nähe der Bundesstraße aufhalten und nicht im Sinne des vorherigen Satzes dinglich berechtigt sind. Als Nachbarn gelten jedoch die Inhaber von Einrichtungen, in denen sich, wie etwa in Beherbergungsbetrieben, Krankenanstalten und Heimen regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten, hinsichtlich des Schutzes dieser Personen, und die Erhalter von Schulen hinsichtlich des Schutzes der Schüler, der Lehrer und der sonst in Schulen ständig beschäftigten Personen.

Die Gemeinde Z ist Eigentümerin der GST. Nrn. \*\*1, \*\*2, \*\*3, \*\*4, \*\*5 und \*\*6, vorgetragen in EZ \*\*7, \*\*8, vorgetragen in EZ \*\*9, \*\*6, vorgetragen in EZ \*\*10, je KG \*\*\*\*\* Z. Diese Grundstücke sind gemäß dem Grundeinlöseverzeichnis der EE BMG vom 15.10.2021, GZ \*\*\*, Einlage 4.8, von der Verwirklichung des Projektes unmittelbar betroffen.

Die Gemeinde Z ist darüber hinaus Inhaberin des Gemeindekindergartens und der Krippe Z.

## 2. Das Bauvorhaben

2.1. Nach der Beschreibung des Vorhabens gemäß dem Edikt soll im Zuge der Generalerneuerung der CC zwischen dem V Talübergang und der Anschlussstelle X Nord im Bereich von etwa Kilometer 30,0 bis Kilometer 32,5 das vorhandene Tragwerk, welches derzeit beide Richtungsfahrbahnen aufnimmt, durch zwei neue Tragwerke ersetzt werden. Dabei soll das Bestandstragwerk rückgebaut und an der Stelle ein neues Tragwerk für die Richtungsfahrbahn X errichtet werden. Das zweite Tragwerk soll nordöstlich des bestehenden Brückentragwerks errichtet werden und die Richtungsfahrbahn Y aufnehmen. Da das neue Tragwerk für die Richtungsfahrbahn X etwa auf der vorhandenen Zentralachse liegen wird, wird sich die neue Zentralachse um etwa eine halbe Richtungsfahrbahnbreite nach Osten verschieben, wodurch es zu einer Achsenverschiebung von über 5,0 m kommt. Die maximale Verschiebung beträgt 8,1 m.

2.2. Die Maßnahme sei gemäß dem Antrag der EE BMG vom 16.05.2022, AZ. \*\*\*, notwendig, da die Lebensdauer der bestehenden Brücke in Kürze erreicht sei. Ein Ersatz sei daher zur Aufrechterhaltung und Gewährleistung des Verkehrs auf der A \*\* BB zwingend erforderlich. Es handle sich bei dem geplanten Projekt um die wirtschaftlichste Lösung (Bau und Betrieb) für den Ersatz des bestehenden Tragwerkes, die Realisierung erfolge umweltverträglich unter weitgehender Schonung der natürlichen Ressourcen, die Beeinflussung des Umfeldes während der Bauphase sei gering und es werde die Verkehrssicherheit durch Ausbildung regelkonformer Fahrstreifenbreiten und eines Pannestreifens sichergestellt.

2.3. Für die öffentliche Auflage wurden gutachterliche Stellungnahmen aus den Fachgebieten Verkehr und Verkehrssicherheit, Luft und Klima, Lärm, Erschütterungen, Geotechnik, Oberflächen- und Grundwasser, Abfälle und Altlasten, biologische Vielfalt (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inklusive Gewässerökologie) sowie Boden und Landschaft, Sach- und Kulturgüter eingeholt.

Die nur wenige Seiten umfassenden gutachterlichen Stellungnahmen folgen alle demselben Aufbau. Sie bestehen aus einem Deckblatt samt Impressum (2 Seiten), einem

*Inhaltsverzeichnis (1 Seite), einer Projektbeschreibung (2 Seiten), einem allgemeinen Teil (4 Seiten) sowie einer Beantwortung der Behördenfragen für die öffentliche Auflage (3 – 6 Seiten).*

*Sämtliche Gutachter kommen einhellig zum Ergebnis, dass eine Bewilligung des gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhabens auf der Grundlage der von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen möglich und zulässig sei.*

## *II. Einwendungen*

### *1. Mangelnde Nachvollziehbarkeit der Ergebnisse der Gutachter*

*Bereits bei erster Durchsicht der für die öffentliche Auflage eingeholten gutachterlichen Stellungnahmen zeigt sich, dass es sich bei diesen lediglich um die jeweilige, kurze, nur wenige Sätze umfassende Beantwortung der Behördenfragen für die öffentliche Auflage handelt.*

*Eine objektive Nachvollziehbarkeit der Ergebnisse der jeweiligen Gutachter ist aufgrund der cursorischen Gutachteraussführungen ebenso wenig möglich, wie die Beantwortung der Frage nach der Vollständigkeit der Befundaufnahme und der Folgerichtigkeit der daraus entwickelten Gutachterlichen Stellungnahmen.*

### *2. Verstoß des Projektes gegen die verfassungsgesetzlich geschützte Eigentumsfreiheit*

#### *2.1. Ausgangspunkt*

*Die Antragstellerin, die EE BMG, hat einen Antrag auf Einleitung des Verfahrens zur Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971 gestellt. Sollte dem Antrag Folge gegeben werden, darf das beantragte Bundesstraßenprojekt durchgeführt werden.*

*Die Einschreiterin ist als Eigentümerin der GST. Nrn. \*\*1, \*\*2, \*\*3, \*\*4, \*\*5 und \*\*6, vorgetragen in EZ \*\*7, \*\*8, vorgetragen in EZ \*\*9, \*\*6, vorgetragen in EZ \*\*10, je KG \*\*\*\*\* Z, unmittelbar betroffene Liegenschaftseigentümerin. Ihre Grundstücke werden einerseits direkt zur Umsetzung des Projektes benötigt. Darüber hinaus werden weitere Grundstücke durch den auf der Straße zu erwartenden Verkehr in ihrer Nutzbarkeit extrem beeinträchtigt.*

*Die Gemeinde Z als Liegenschaftseigentümerin droht hinsichtlich der genannten Liegenschaften GST. Nrn. \*\*1, \*\*2, \*\*3, \*\*4, \*\*5 und \*\*6, vorgetragen in EZ \*\*7, \*\*8, vorgetragen in EZ \*\*9, \*\*6, vorgetragen in EZ \*\*10, je KG \*\*\*\*\* Z, der gänzliche Eigentumsentzug im Wege der Enteignung, da diese Grundstücke unmittelbar für die Umsetzung des Bundesstraßenprojektes benötigt werden.*

*Darüber hinaus wird die Gemeinde Z durch die beantragte Maßnahme auch hinsichtlich weiterer, im Nahebereich gelegener Grundstücke massiv in ihren Eigentümerbefugnissen beschränkt. Die Beschränkungen ergeben sich unmittelbar als Folgewirkung der Bewilligung des Straßenbauprojektes, sei es, dass übermäßige Immissionen aufgrund des Gebrauches der Straße nicht untersagt werden können, sei es, dass das Betreten ihrer Grundstücke im Rahmen*

*von Vorarbeiten durch Organe des Bundes ebenso zu dulden ist, wie die Wasserableitung sowie Schneeablagerungen. Ebenso wird eine Zulässigkeit der Eigennutzung auch nur benachbarter Grundstücke im Eigentum der Einschreiterin beschränkt.*

*Beweis: Grundstückseinlösungsverzeichnis*

## *2.2. Eingriff in das verfassungsgesetzlich geschützte Eigentum*

*Die massiven Beschränkungen, die mit einer allfälligen Bewilligung des beantragten Projektes einhergehen, stellen in Summe, einen so gravierenden Eingriff in das verfassungsgesetzlich gewährleistete Recht auf Eigentum der Einschreiterin dar, dass dieser im Ergebnis einer materiellen Enteignung sämtlicher auch im Nahebereich des Straßenbauprojektes gelegener Grundstücke der Einschreiterin gleich kommt.*

*Das gegenständliche Verfahren zielt auf die Festlegung einer Trassenverordnung durch Bestimmung des Straßenverlaufes und damit einer generellen Rechtsvorschrift ab.*

## *2.3. Verfassungswidrigkeit des Eingriffes*

### *2.3.1. Voraussetzungen verfassungskonformer Eigentumseingriffe durch generelle Rechtsnormen*

*Nach ständiger Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes muss eine durch generelle Rechtsnorm erfolgende Eigentumsbeschränkung im öffentlichen Interesse liegen, verhältnismäßig und sachlich sein (vgl. etwa VfSlg 13.659/1993, 17.604/2005, 17.817/2006, 19.687/2012 u.v.a.m.).*

### *2.3.2. Fehlendes öffentliches Interesse an der Generalerneuerung der CC*

*2.3.2.1. Eine allfällige Genehmigung des gegenständlichen Projektes nach § 4 Abs. 1 BStG 1971 verstößt gleich in mehrfacher Hinsicht gegen das verfassungsgesetzlich gewährleistete Recht auf Eigentum. So fehlt es – jedenfalls zum gegenwärtigen Zeitpunkt – vorderhand schon an dem einen solchen Eingriff rechtfertigenden öffentlichen Interesse.*

*Dass die Erneuerung der CC einem zulässigen Zweck dient, bedeutet nach ständiger Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes, aber auch nach einhelliger Lehre, nicht automatisch, dass die Verwirklichung des Projektes zum gegenwärtigen Zeitpunkt im vorgesehenen Umfang und in der vorgesehenen Art dem öffentlichen Interesse dient (vgl. bereits VfSlg. 4476/1963, 7238/1973; Brunner, Enteignung für Bundesstraßen [1983] 9 f, m.w.N.). Das öffentliche Interesse stellt nach der jüngeren Judikatur des Verfassungsgerichtshofes eine justiziable Kategorie dar. Es ist sowohl Bedingung als auch Schranke von Eigentumseingriffen (st. Rsp. seit VfSlg. 9911/1983; vgl. auch VfSlg. 17.071/2003, 17.819/2006, 19.635/2012, 19.639/2012, 19.950/2015; Berka/Binder/Kneih, Die Grundrechte<sup>2</sup> [2019] 460 ff, insb. 463).*

2.3.2.2. Die Antragstellerin begründet die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Generalerneuerung der CC damit, dass die Lebensdauer der bestehenden Brücke in Kürze erreicht sei und ein Ersatz zur Aufrechterhaltung und Gewährleistung des Verkehrs auf der A \*\* BB zwingend erforderlich sei. Bereits diese grundsätzliche Annahme der Antragstellerin ist unrichtig – sie trifft als solche, wie nachstehend aufgezeigt und auch unter Beweis gestellt werden wird, nicht zu.

Tatsache ist, dass die CC weder zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch mit Ablauf des 31. Dezember 2023 ihre „Lebensdauer“ erreicht hat. Ebenso wenig weist die CC solche Schäden auf, dass eine auch nur teilweise Sperre derselben gerechtfertigt wäre. Von einer sicherheitstechnisch erforderlichen „zwingenden Sperre“ der Brücke ab 1. Jänner 2024, wie sie seitens der Antragstellerin schon jetzt perhorresziert wird, kann sohin gar keine Rede sein.

2.3.2.3. Die fehlende Notwendigkeit, die bestehende CC in unmittelbarer Zukunft ersetzen zu müssen, wurde von sachverständiger Seite her im Rahmen einer Expertenbesprechung, die gemeinsam mit dem Landeshauptmann von Tirol, Anton Mattle, am 24. Jänner 2023 stattfand, bestätigt.

Bei der CC handelt es sich um eine Spannbetonbrücke. Bekanntlich ist Spannbeton eine Variante des Stahlbetons, bei der Stahleinlagen (die so genannten „Spannglieder“, welche aus dem Spannstahl, dem Hüllrohr und der Verankerung bestehen) mit einer Zugkraft vorgespannt werden. Der Spannstahl erzeugt dabei Druckspannungen im Beton, so dass ein rissarmes Bauteil möglich ist. Die Bauweise wird vor allem bei Balken und Brückenträgern eingesetzt und ermöglicht bei gleichen Konstruktionshöhen oder Konstruktionsdicken im Vergleich zu schlaff bewehrtem Stahlbeton größere Stützweiten.

Im Brückenbau wurden und werden nach wie vor häufig Spannglieder verwendet, die in Form von parallel angeordneten „Litzen“ hergestellt sind. Bei diesen „Litzen“ handelt es sich um miteinander verdrehte Einzeldrähte, meistens 7 Stück.

Bei der CC gelangten, wie aus der nachstehenden Abbildung ersichtlich ist, parallel liegende Spanndrähte mit einem Durchmesser von jeweils 12 mm zum Einbau.

(...)

Aufgrund der parallelen Anordnung der Spannglieder wirkt bei einem Chloridkontakt der chemische „Angriff“ nicht nur auf das jeweilige Spannglied, sondern auch auf die Verankerung des Spanngliedes im Bereich der Konsole.

Die Tragfähigkeit der Konsole ist physikalisch-mathematisch exakt berechenbar. Der Sachverständige Dr. PP vom Büro QQ Ingenieure in T, welches u. a. auf die Nachrechnung und Erhaltung von Brückenbauwerken spezialisiert ist, hat diesbezüglich, aufbauend auf einer genauen Untersuchung, hat diese berechnet.

(...)

*Im konkreten Zusammenhang hat der Sachverständige Dr. PP bestätigt, dass die meisten der bei der CC verbauten Spannglieder weit von der Betonoberfläche entfernt sind. Dadurch ist der Chlorideinfluss, der an der Oberfläche startet, bei den Spanngliedern geradezu zwangsläufig deutlich geringer.*

*(...)*

*In jeder der dargestellten Lagen sind 4 Spannglieder nebeneinander angeordnet. Vom Chlorideinfluss betroffen sind lediglich die Spannglieder in der obersten Lage in der Konsole, also in unmittelbarer Nähe zur Betonoberfläche.*

*Nun handelt es sich bei der CC um eine Betonbrücke mit Vorspannung mit nachträglichem Verbund. Die vorgespannten Spanndrähte liegen dabei in einem Hüllrohr. Das Hüllrohr wurde nach Aufbringen der Zugkraft auf die Spannglieder mit Einpressmörtel verpresst. Dieses Verpressen dient einerseits als Rostschutz – die basische Wirkung des Betons ist bereits seit langem aus dem Stahlbetonbau bekannt. Andererseits bewirkt der Einpressmörtel einen Verbund zwischen dem Spannglied und dem umgebenden Beton.*

*Selbst wenn die Verankerung der oben liegenden Spannglieder wegen des Chlorids nicht mehr wirksam ist, so hat der Sachverständige Dr. PP dennoch bestätigt, dass die Zugkraft über den ungestörten Verbund zwischen Beton und Spann Stahl kontinuierlich wieder aufgebaut wird. Das bedeutet, dass die Spannkraft selbst bei lokal versagender Verankerung rund 5,0 bis 7,0 m hinter der lokal versagenden Verankerung wieder planmäßig wirksam ist.*

*Im Zuge der von der EE in Auftrag gegebenen Untersuchung waren dem Sachverständigen Dr. PP lediglich die Fragen zur Beantwortung aufgegeben, ob die Konsole bei Entfall der Vorspannung an dieser Stelle als bruchgefährdet einzustufen ist und ob diese gegebenenfalls die Wirkung als Auflager verliert. Die – für die Einschätzung der Verwendungsfähigkeit allein maßgebliche – Beurteilung der weiteren Tragfähigkeit der Brückenkonstruktion als solcher war vom Auftrag nicht mitumfasst.*

*Vom Chlorideinfluss betroffen sind lediglich 4 Auflager. Die EE hat mit Hinblick auf die betroffenen Auflager Fachwerk-Stahlträger als feldweise Unterstützung der betroffenen Sektoren errichtet.*

*Auf die Frage, ob die aktuell aufgebachte Unterstützungsstruktur in Form eines Fachwerkträgers aus Stahlprofilen formschlüssig mit der Unterkante des Betontragwerkes verbunden sei, merkte der Sachverständige Dipl. Ing. PP an, dass kein Kontakt zwischen Stahlträgeroberkante und Betonunterkante gegeben ist. Die Stahlprofile wurden planmäßig so eingebaut, dass ein Abstand von 2,0 cm zwischen der Unterkante des Betontragwerkes und der Oberkante der Unterstützungsstruktur besteht. Im Falle eines Versagens der Konsole wird der dann nicht mehr gestützte Betonträger um 2,0 cm auf die Stahlkonstruktion absinken.*

*Von einer Formschlüssigkeit wurde bei Errichtung der Stützkonstruktion bewusst Abstand genommen, da damit nach Aussage von Dipl. Ing. PP eine Änderung des statischen Systems der vorgespannten Betonbrücke verbunden wäre.*

Die Ausführungen des Sachverständigen Dr. PP erhellen, dass die gegenwärtige bautechnische Problematik nicht aus einer kompletten Erschöpfung der Lebensdauer der CC resultiert, sondern es lediglich um einen Ersatz für die möglicherweise verlorene Tragwirkung einer oder mehrerer Konsolen als Auflager geht. Diese Tragwirkung könnte allerdings prinzipiell auch mit einer fundierten Einzelstütze als Auflager unter der gefährdeten Bewegungsfuge erreicht werden.

2.3.2.4. Die bei der Besprechung anwesenden Mitarbeiter der EE haben selbst eingeräumt, dass die Wahrscheinlichkeit für ein Versagen der Auflager und damit der Brückenkonstruktion als solcher gering ist.

Von Seiten der Projektwerberin, der EE, wird jedoch nach wie vor diskussionsweise in den Raum gestellt, dass im Falle der Feststellung einer Schädigung der Konsole die Einspurigkeit der Fahrbahnführung drohe.

Dazu ist folgendes einzuwenden:

Sollte der hochbautechnische „Ernstfall“ (= der größte anzunehmende Schadensfall der Brücke) tatsächlich lediglich eine Reduktion des Brückenverkehrs auf einen einspurigen Fahrbahnverkehr notwendig machen, so bedeutet dies zugleich, dass die Resttragfähigkeit der Betonbrücke bei Verringerung der Führung des Verkehrsstromes auf die Einspurigkeit nach wie vorgegeben ist. In weiterer Folge bedeutet das, dass die einspurig wirkende Verkehrslast von Lkws im Stau noch aufgenommen werden kann.

Wird nun jeder zweite Lkw entfernt, dann kann diese entfernte Last durch eine durchgehende Pkw-Verkehrslast ersetzt werden, womit theoretisch gesehen im Grunde genommen noch immer eine Zweispurigkeit gegeben wäre.

Eine Verlagerung des Ortes der Lastwirkung auf die innere Fahrbahn durch Umlenken der LKWs auf diese lässt sich rein verkehrstechnisch durchaus erreichen. Ein Ersatz der Brückenkonstruktion ist dafür nicht erforderlich.

2.3.2.5. Unabhängig davon, dass die Wahrscheinlichkeit für ein Versagen der Auflager schon unter den gegenwärtigen Umständen als gering einzustufen ist, wurde für den Fall eines solchen Versagens seitens der EE aus hochbautechnischer Sicht bereits ausreichend Vorsorge dafür getroffen, dass dieses Versagen ohne Folgewirkungen für den Fahrbahnverkehr bleibt.

Die EE hat feldweise eine Reihe von Fachwerk-Stahlträgern eingesetzt, die der CC zur Unterstützung dienen.

(...)

Genauere Planunterlagen der Stahlunterstützung liegen – zumindest derzeit – nicht zur allgemeinen Einsicht vor. Auch das Land Tirol selbst verfügt nicht über diese Planunterlagen, womit selbst der Informationsstand der höchsten Landesorgane – bestenfalls – als äußerst



*unvollständig bezeichnet werden muss. Die Gründe für die Zurückhaltung dieser Informationen können nur vermutet werden. Sie dürften – wie die nachfolgend angestellten Berechnungen des 1957 geborenen Bautechnikers (Baustatik und Betonbau im Hoch- und Tiefbau) Dipl. Ing. NN, zeigen – darin liegen, dass bereits die angebrachten Stahlstützen ausreichen, um die volle Funktionsfähigkeit der CC auch weiterhin zu erhalten, womit der Neubau der CC zum gegenwärtigen Zeitpunkt aber schlichtweg nicht mehr notwendig ist.*

*Herr Dipl. Ing. NN hat, mangels verfügbarer offizieller Angaben, eine Nachrechnung auf Basis der visuellen Eindrücke und der Fotos der EE, ergänzt durch bezugsrelevante weitere Daten, vorgenommen. So werden in einem offiziellen Blog der EE Angaben zur Trägerhöhe (= 8.50 m), zur Trägerlänge (= 35,00 m) und zum Gesamtgewicht (= 351) gemacht.*

*(...)*

*Auf diesen Informationen aufbauend, hat Herr Dipl. Ing. NN eine handschriftliche Nachrechnung vorgenommen. Dabei konnte festgestellt werden, dass die Bauteilhöhe des Fachwerkträgers weit über der empirischen Einschätzung von Spannweite/15 liegt. Danach erfolgt eine Abschätzung des aufnehmbaren Biegemoments des Stahlträgers bei Lasteintrag unter der Bewegungsfuge und Rückrechnung auf die rechnerisch aufnehmbare Kraft. Auf Basis des geschätzten Eigengewichtes der Betonbrücke und der Verkehrslast hat Herr Dipl. Ing. NN in der Folge die rechnerische Durchbiegung des Fachwerkträgers ermittelt.*

*(...)*

*Die Berechnungen haben ergeben, dass die vom Stahlträger aufnehmbare Kraft sehr hoch ist und die rechnerische Verformung lediglich im Bereich von 10 mm liegt.*

*Insofern die Annahmen, auf denen die Berechnungen beruhen, auch nur näherungsweise der Realität entsprechen, bedeutet dies, dass die Traglast des Stahlfachwerks weit über der möglicherweise einwirkenden punktuellen Kraft liegt, die die Konsole wegen Bruchs nicht mehr aufnehmen kann und an den darunterliegenden Stützträger abgibt.*

*2.3.2.6. Anlässlich der vorstehend bereits erwähnten Besprechung vom 24. Jänner 2023 wurde seitens der EE mitgeteilt, dass diese beim Einbau der Stahlkonstruktion bewusst einen Spalt von 2,0 cm zwischen der Unterkante des Betontragwerkes und der Oberkante des Stahlträgers berücksichtigt hat, da diese Verformung im Schadensfall problemlos von der Brücke aufgenommen werden kann.*

*Die von Herrn Dipl. Ing. NN errechnete Durchbiegung des Stahlfachwerks bei plötzlich auftretenden Lasteinwirkung liegt in der Größenordnung von 1,0 cm.*

*Bemerkenswert erscheint Herrn Dipl. Ing. NN, dass anstelle des offenen Spalts nicht ein horizontal verschiebliches Neoprenlager in direktem Kontakt mit der Betonunterkante eingebaut wurde. Bei einem solchen Neoprenlager handelt es sich um ein elastisches Auflager, das statisch nicht als besonders kompliziert einzustufen ist.*

*Neoprenlager haben die Eigenschaft, je nach einwirkender Druckkraft eine materialabhängige Stauchung zu erfahren. Es tritt dann eine planmäßige Verformung ein. Die Verformung infolge der einwirkenden äußeren Kräfte tritt dann nicht sprunghaft auf, wie dies bei einem offenen Spalt von 2,0 cm der Fall ist, sondern entsprechend der Reaktion des Neoprens auf die Belastung langsamer und elastisch.*

*2.3.2.7. Die zwischenzeitlich von der EE errichtete Stahlträgerunterstützung (sei es mit einem Spalt von 2,0 cm oder kraftschlüssig) stellt eine wesentliche Ergänzung der vorgespannten Betonkonstruktion dar.*

*Mit Hinblick auf die bereits vorhandene Stahlunterstützung ist es weder in sich schlüssig noch objektiv nachvollziehbar, weshalb bei der Beurteilung des Zustandes der CC auf das bestehende Gutachten verwiesen wird, das sich ausschließlich auf den Zustand vor der Durchführung der Stützungsmaßnahme bezieht.*

*Beweis: Stellungnahme DI NN vom 10.2.2023 samt Gedächtnisprotokoll Gespräch LH Anton Mattle vom 24.1.2023*

*2.4. Notwendigkeit der Neubegutachtung des Projekts durch einen externen Gutachter*

*Tatsache ist, dass es sich bei der CC aufgrund der zwischenzeitlich angebrachten Stützkonstruktion aus Stahlträgern um keine reine vorgespannte Betonbrücke mehr handelt. Dieser Umstand erfordert zwingend eine Erweiterung der Befundaufnahme sowie die Erstellung eines neuen Gutachtens. Eine entsprechende Beurteilung der Nutzungsdauer unter Berücksichtigung des neuen statischen Sachverhaltes steht bis dato aus.*

*Die Tragfähigkeit des neuen Tragwerkes aus Beton und Stahl ist aus Gründen der Objektivität und Sachlichkeit zwingend von einem externen Gutachter zu überprüfen und zu beurteilen. Eine bloß ergänzende Beurteilung der genannten Umstände durch die EE als Projektwerberin reicht hierfür keinesfalls aus.*

*Aus den vorgenannten Gründen stellt die Einschreiterin schon jetzt den höflichen*

*Antrag,*

*das BMV als zuständige Behörde wolle die Tragfähigkeit des neuen Tragwerkes aus Beton und Stahl von einem externen Sachverständigen für Baustatik, Betonbau, Stahl- und Brückenbau überprüfen lassen und diesem den Auftrag erteilen, aufgrund der Ergebnisse seiner Überprüfung ein Gutachten zu erstatten.*

*Die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit des Projektes und damit zugleich das öffentliche Interesse an den damit zwangsläufig verbundenen Eigentumseingriffen steht und fällt mit einer objektiven, sachlichen, mathematisch-wissenschaftlich fundierten Gutachtenserstellung durch einen auswärtigen Sachverständigen aus dem Bereich der Baustatik, des Stahl- und Betonbaus im Hoch- und Tiefbau. Nur auf der Grundlage dieses Sachverständigengutachtens lässt sich die tatsächliche weitere Lebensdauer der CC abschätzen und damit die Notwendigkeit und*

*Sinnhaftigkeit des beantragten Bauprojektes realistisch einschätzen.*

*Nicht zuletzt hat die EE selbst im Zuge des Gespräches vom 24. Jänner 2023 eingeräumt, dass die Tragsicherheit der Brücke auch weiterhin mit großer Wahrscheinlichkeit gegeben ist.*

*Bestätigt wird diese Einschätzung durch eine Vielzahl von Brückenbaukonstruktionen im benachbarten W. W besitzt reiche praktische Erfahrungen auf diesem Gebiet, da die dort errichteten Brücken ähnliche Auflagersituationen in großer Zahl aufweisen. Ein Beispiel hierfür ist die nachstehend abgebildete Brücke im Bereich S.*

(...)

*Erstes Zwischenfazit*

*Erstes Zwischenfazit ist, dass die EE selbst durch die Tragwerkkonstruktion aus Stahl mögliche Schadensbereiche entschärft, die Tragfähigkeit der CC effektiv abgesichert und damit zugleich die Lebensdauer der bestehenden Brücke auf mehrere Jahrzehnte hinaus verlängert hat. Zugleich damit besteht aber zumindest gegenwärtig kein öffentliches Interesse an der Umsetzung des beantragten Projektes.*

## *2.6. Unverhältnismäßigkeit des Eingriffs*

### *2.6.1. Verhältnismäßigkeit als Verfassungskriterium*

*Nach ständiger Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes dürfen Eigentumseingriffe, sollen sie verfassungskonform sein, nicht unverhältnismäßig sein. Es muss eine vernünftige Beziehung zwischen den eingesetzten Mitteln und dem angestrebten Ziel bestehen. Der Normsetzer muss ein ausgewogenes Gleichgewicht zwischen dem öffentlichen Interesse und dem Interesse des Betroffenen herstellen. Steht ein gelinderes Mittel zur Erreichung des angestrebten zwecks zur Verfügung, ist dieses anzustreben (VfSlg. 13.659/1993, 17.604/2005, 17.817/2006, 19.687/2012 u.v.a.m.).*

### *2.6.2. Unverhältnismäßigkeit des Eingriffs*

*Gegenständlich ist von einer Unverhältnismäßigkeit des Eingriffes in das verfassungsgesetzlich geschützte Eigentum der Gemeinde Z, aber auch der übrigen, von der Erneuerung der CC betroffenen Liegenschaftseigentümer, auszugehen, da sowohl ein technisch ausgereiftes als auch finanziell günstigeres Alternativ Projekt zur Verfügung steht, mit dem derselbe Zweck erreicht werden kann wie mit der Generalsanierung der CC.*

*Faktum ist, dass es im Falle der Generalsanierung der CC nicht nur zu weitläufigen Eigentumsbeschränkungen und Enteignungen betroffener Liegenschaftseigentümer kommen wird. Sie führt darüber hinaus zu langjährigen Verkehrsbehinderungen und damit zu massiven Belastungen für die betroffene Bevölkerung.*

*Mit Hinblick auf die vorgenannten Umstände wurde auf politischer Ebene bereits mehrfach vorgeschlagen, einen Autobahntunnel zwischen Z in SS und dem FF in W unter dem GG zu errichten.*

*Die Errichtung eines solchen Autobahntunnels hätte gleich mehrere Vorteile für sich, sodass diesem gegenüber der Brückenerneuerung der Vorzug zu geben wäre:*

- *Das Gebiet, in dem die CC steht, ist geologisch gesehen sehr instabil. Das gesamte Gelände wandert jährlich mehrere Millimeter bis zu 1 cm, was dazu führt, dass fortlaufend kostspielige Renovierungsarbeiten an der Brücke durchgeführt werden müssten. Der Tunnel bliebe von dieser geologischen Instabilität unberührt.*
- *Die für eine Renovierung der CC veranschlagten Kosten belaufen sich auf mehr als € 300 Millionen. Die für die Tunnellösung-aufzuwendenden Kosten wären dagegen deutlich geringer. Als Vergleich kann der RR-Tunnel zwischen Österreich und Slowenien herangezogen werden. Dort wird mit einer Bauzeit von sechs Jahren gerade eine zweite Röhre gebaut. Der gesamte RR-Tunnel hat Kosten in der Höhe von Euro 325 Millionen verursacht. In diesen Kosten sind neben den Kosten für den Tunnel auch die Kosten für die Zufahrten, davon 300 m Brücken, enthalten. Diese Kosten würden bei Verwirklichung der Tunnellösung am X wegfallen. Hinzu kommt, dass ein solcher Tunnel unter dem GG wesentlich kürzer wäre als der beispielhaft genannte RR-Tunnel. Darüber hinaus läge der Tunnel je zur Hälfte auf der Seite SSs bzw. Ws, sodass die – ohnehin geringeren – Baukosten zwischen den beiden Nachbarstaaten aufgeteilt würden.*
- *Die Belastung der Straße durch den LKW-Verkehr würde deutlich reduziert. Nach aktuellen Forschungsergebnissen belastet ein (!) voll beladener LKW eine Brücke so sehr wie 100.000 PKW. Dadurch sind Brücken einem deutlich höheren Verschleiß ausgesetzt als andere Straßenbauwerke (vgl. Christoph Goldbeck/Carsten Linder, Zeitbomben Brücken - mit Vollgas ins Unglück? [2023]).*
- *Schließlich könnte der Tunnel durch den GG ohne Beeinträchtigungen für den laufenden Verkehr und – was besonders wichtig ist – ohne Beeinträchtigung für die Bevölkerung – gebaut werden.*
- *Nach Fertigstellung des Tunnels könnte die bestehende Autobahnstrecke mit der CC abgebaut und das gesamte Gebiet am X-renaturierung werden, womit insbesondere auch den Anforderungen des Umwelt- und Naturschutzes in besonderem Maße entsprochen würde.*

*Beweis: E-Mail OO vom 1.2.2023*

*Zweites Zwischenfazit*

*Wie aufgezeigt werden konnte, steht ein in jeder Hinsicht günstigeres Alternativprojekt zur Verfügung, um den Zweck der Aufrechterhaltung der Verkehrsverbindung zwischen Nord und Süd im Bereich des X zu erfüllen. Ganz abgesehen davon, dass mit diesem Projekt eine*

*Inanspruchnahme von Fremdgrund vermieden werden könnte, wäre dieses Alternativprojekt nicht nur wirtschaftlich gesehen kostengünstiger. Es wäre darüber hinaus geologisch sicherer, umweltfreundlicher, weniger naturinvasiv und – vor allem auch – für die ansässige Bevölkerung weniger gesundheitsschädlich, weshalb diesem Projekt der Vorzug zu geben wäre.*

### *3. Gefährdung von Leben und Gesundheit der Nachbarn durch das Projekt*

#### *3.1. Recht auf Gesundheitsschutz nach dem BStG 1971*

*Gemäß § 7a Abs. 1 lit. a BStG 1971 ist eine Bestimmung des Straßenverlaufes nach § 4 Abs 1 BStG 1971 nur zulässig, wenn bei Bau und Betrieb der Bundesstraße vermieden wird, dass das Leben und die Gesundheit von Nachbarn gefährdet werden.*

*Das Recht der Nachbarn auf Schutz von Leben und Gesundheit ist absolut gewährleistet. Wird die Schwelle der Gesundheitsgefährdung überschritten, ist das Projekt unzulässig.*

*Eine Gefährdung umfasst Sachverhaltskonstellationen, in denen der Eintritt einer Gefahr bzw. eines Schadens für Leben und Gesundheit der Nachbarn nicht ausgeschlossen werden kann. Der Eintritt selbst muss nicht gewiss sein. Ebenso wenig muss die Gefährdung konkret und unmittelbar sein. Es genügt eine gewisse Wahrscheinlichkeit, dass die Gefährdung besteht (VwGH 19.06.1990, 89/04/0256).*

*Eine Gefährdung der Gesundheit liegt nach herrschender Rechtsansicht bereits dann vor, wenn im Einzelfall eine Einwirkung auf den menschlichen Organismus gegeben ist, die in Art und Nachhaltigkeit über eine bloße Belästigung hinausgeht (VwSlg. 10.616 A/1981; N. Raschauer in Altenburger/N. Raschauer [Hrsg], Kommentar zum Umweltrecht [2014] § 7a BStG Rz 7).*

#### *3.2. Gesundheitsgefährdung bei Erneuerung der CC*

##### *3.2.1. Gefährdungseignung als justiziables Kriterium*

*Nach der Rechtsprechung kommen für eine Gefährdung von Leben und Gesundheit von Nachbarn alle möglichen Gefährdungen in Betracht, die in kausalem Zusammenhang mit Bestand oder Betrieb des Vorhabens stehen. Der Verwaltungsgerichtshof stellt in diesem Zusammenhang auf die mit einem Vorhaben verbundene Eignung ab, das Leben oder die Gesundheit bestimmter Personen zu gefährden (VwGH 12.12.2001, 2000/04/0178).*

##### *3.2.2. Gefährdung infolge Feinstaubbelastung*

*3.2.2.1. Feinstaub gibt es in zwei Größen, nämlich fein und ultrafein. Sie unterscheiden sich im Durchmesser der Schwebeteilchen mit den Maßen 10 µm als PM10 und 2.5 µm als PM2.5 für Feinstaub und der Kleinheit von 0.001 - 0.1 µm (= 1-100 Nanometer) für Ultrafeinstaub. Der wesentlich kleinere Ultrafeinstaub wird als deutlich gesundheitsgefährdender als Feinstaub eingestuft, weil diese winzigen Partikel beweglicher sind, tiefer in den Körper eindringen können und medizinisch als maßgeblich für Krankheiten der Organe Lunge, Herz und Hirn (Demenz) eingestuft werden. Ultrafeinstaub ist auch deshalb medizinisch beachtenswerter als*

*Feinstaub, weil diese Partikel im Gegensatz zu rußähnlichen Partikeln in der Luft schwebend bleiben und sich wegen des geringen Gewichtes nicht absetzen. Eine anerkannte Quelle für Partikel von Ultrafeinstaub liegt im Reifenabrieb von Kraftfahrzeugen, unabhängig davon, ob diese mit Elektrik, Diesel oder Benzin betrieben sind.*

*3.2.2.2. Für die Gesundheit der Bevölkerung der Gemeinde Z, aber auch der weiteren Gemeinden im R bis nach Y, ist die verkehrstechnische, topographische und meteorologische Situation im R relevant. Das bekannt hohe Verkehrsaufkommen auf der BB durch LKW und PKW führt zu einer Verschlechterung der Luft im R. Die Partikel aus Ultrafeinstaub bleiben in der Luft schwebend und werden durch den Wind in die Gemeinden bis nach Y als Kreuzungspunkt zwischen R und Q transportiert.*

*3.2.2.3. Nachweislich größter Emittent von Mikroplastik ist der Reifenabrieb und damit der Verkehr. In besonderem Maße betroffen ist das R, da größte Staubemittenten innerhalb der Fahrzeugklassen LKWs sind. Auf diese entfallen 57 % der durch Reifenabrieb verursachten Mikroplastikemissionen. Von der Straße gelangt das Mikro- und Nanoplastik in die Luft, in Gewässer und in den Boden. Die mit Reifenabrieb kontaminierten Böden geben den Reifenabrieb an Nutzpflanzen weiter. Von dort aus erreichen diese Kleinstpartikel nicht nur über die Atemwege sondern auch über die Nahrungsmittelkette den menschlichen Körper.*

*Als besonders gesundheitsgefährdend ist Ultra Feinstaub einzuschätzen. Je kleiner die Plastikpartikel sind, desto leichter gelangen Sie in die Lunge und im schlimmsten Fall von dort in den Blutkreislauf. Das erhöht die Toxizität von Nanopartikeln, das sind Plastikteilchen unter 100 nm. Medizinische Untersuchungen haben gezeigt, dass insbesondere lungengängiges Mikro- und Nanoplastik aus Reifenabrieb, welches auch Fein- oder Ultrafeinstaub genannt wird, ein besonders hohes Gesundheitsrisiko für den Menschen, aber auch für Tiere, darstellt.*

*Neben den Gummipartikeln werden auch Reifeninhaltsstoffe wie ADD itive und Füllstoffe auf der Straße abgerissen, zuvorderst Industrieruß, der im Feinstaub auftaucht. Diese Nanopartikel gelangen über die Atemwege in den Blutkreislauf, bei schwangeren Frauen sogar bis zum Fötus (vgl. die entsprechende Studie von DI Dr. Florian Part, Universität für Bodenkultur, U).*

*3.2.2.4. Die Situation ist insbesondere im R und damit auch im unmittelbaren Bereich der Gemeinde Z dramatisch.*

*Im Jahr 2022 sind entlang der BB und damit auch im Gemeindegebiet der Gemeinde Z 2,48 Mio. Lkws und 11,2 Mio. Pkws, in Summe sohin rund 14,0 Mio Fahrzeuge, gefahren. Verkehrsexperten erwarten eine jährliche Zunahme von ca. 1%.*

*Die Fahrzeuge verursachen wissenschaftlichen Studien und Berichten der Europäischen Umweltbehörde zufolge pro gefahrenem Kilometer je Fahrzeugklasse zwischen 1.200 und 125 mg Reifenabrieb (schwere Nutzfahrzeuge bzw. PKWs) verursacht werden. Am Ende bleiben vor allem aufgewirbelter, luftgetragener Reifenabrieb in Form von mikro- und nanoskaligem Fein- und Ultrafeinstaub (auch paritculate matter  $PM_{10}$ ,  $PM_{2,5}$ ,  $PM_1$  und  $PM_{0,1}$ ) zurück, der sich in der Umwelt diffus verteilt. In der neuersten Studie von der SS U wurde errechnet, dass jährlich 2,4 kg Reifenabrieb pro Person verursacht wird. Davon werden ca.*

94% in Böden und Fließgewässer eingetragen. Rund 6% sind luftgetragene Ultra-/Feinstäube, die ständig durch das Fahren aufgewirbelt werden.

Aufgrund der sehr hohen Verkehrsbelastung im R, die aufgrund der BB und des sehr hohen Transitverkehrs mittels LKWs verursacht wird, ist mit sehr hoher, nämlich an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass insbesondere dort ein erhöhtes Gesundheits- sowie Umweltrisiko vorliegt. In diesem Zusammenhang ist vor allem auf die Problematik der Ultrafeinstäube ( $PM_{0,1}$ ) – das sind Kleinstpartikel in der Größe von weniger als  $0,1 \mu m$  (das entspricht 100 Nanometer [nm]) – hinzuweisen, da aus Toxizitätsstudien bekannt ist, dass solche Nanopartikel aufgrund ihrer Größe und hohen Reaktivität leichter eingeatmet und so ins Blut gelangen können. Eine Studie aus Belgien, wofür schwangere Frauen näher untersucht wurden, hat ergeben, dass eine höhere Belastung an nanoskaligem Industrieruß in der Plazenta festgestellt worden ist (Bove et al., 2019). Diese Ergebnisse deuten darauf hin, dass dieser Industrieruß vor allem von Reifabrieb stammt, da der Ruß ein Hauptbestandteil des Reifengummis ist und die untersuchten Frauen neben Straßen mit hoher Verkehrsbelastungen leben. Des Weiteren wurde bereits die Toxizität von 6PPD festgestellt, welches als Antioxidantien in Autoreifen eingesetzt wird. Aus diesem Grund hat vor kurzem die Europäische Chemikalienagentur (ECHA) das Abbauprodukt 6PPD-Quin, welche durch die Oxidation von aus Autoreifen freigesetzten 6PPD stammt, als möglich kanzerogen eingestuft. Diese wissenschaftlichen Erkenntnisse verdeutlichen die Dringlichkeit, um Maßnahmen zur Reduktion von Reifenabrieb in die Wege zu leiten.

Die derzeitige Situation im R ist nicht nur wegen der potenziell schädlichen Reifeninhaltsstoffe dramatisch, sondern vor allem wegen der hohen Verkehrsbelastung durch LKWs, die vor allem durch den Transitverkehr zustande kommt (vgl. ADAC 2019. Verschleiß / Reifenabrieb. 07.01.0000 | 30041 | Erstellt: 03/2019 | Aktualisiert: 03/2019. ADAC Fahrzeugtechnik. Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V. (ADAC), Munich, Germany. Available only upon personal request; Baensch-Baltruschat, B., Kocher, B., Kochleus, C., Stock, F. and Reifferscheid, G. 2021. Tyre and road wear particles - A calculation of generation, transport and release to water and soil with special regard to German roads. *Science of The Total Environment* 752, 141939; Baensch-Baltruschat, B., Kocher, B., Stock, F. and Reifferscheid, G. 2020. Tyre and road wear particles (TRWP) - A review of generation, properties, emissions, human health risk, ecotoxicity, and fate in the environment. *Science of The Total Environment* 733, 137823; Bové, H., Bongaerts, E., Slenders, E., Bijmens, E.M., Saenen, N.D., Gyselaers, W., Van Eyken, P., Plusquin, M., Roeffaers, M.B.J., Ameloot, M. and Nawrot, T.S. 2019. Ambient black carbon particles reach the fetal side of human placenta. *Nature Communications* 10(1), 3866; Ntziachristos, L. and Boulter, P. 2019. EMEP/EEA air pollutant emission inventory guidebook 2019. 1.A.3.b.vi Road transport: Automobile tyre and brake wear. 1.A.3.b.vii Road transport: Automobile road abrasion. European Environment Agency. URL: [https://www.eea.europa.eu/ds\\_resolveuid/755d02730336420b8c96ea20eceecea7](https://www.eea.europa.eu/ds_resolveuid/755d02730336420b8c96ea20eceecea7) (last access on 31.04.2020); Prenner, S., Allesch, A., Staudner, M., Rexeis, M., Schwingshackl, M., Huber-Humer, M. and Part, F. 2021. Static modelling of the material flows of micro- and nanoplastic particles caused by the use of vehicle tyres. *Environmental pollution (Barking, Essex : 1987)* 290, 118102; Sieber, R., Kawecki, D. and Nowack, B. 2020. Dynamic probabilistic material flow analysis of rubber release from tires into the environment. *Environmental Pollution* 258, 113573).

*Beweis: E-Mail DI NN vom 10.2.2023 samt Anlagen*

### *3.2.3. Gefährdung infolge von Lärmimissionen*

*Unabhängig von der Entwicklung im Fahrzeugmotorenbereich bleibt der Lärm durch die Rollgeräusche der Reifen unabhängig vom Antrieb. Ab einer Geschwindigkeit von 70 km/h dominiert das Rollgeräusch der Reifen eines jeden Fahrzeuges, also sowohl bei PKWs als auch bei LKWs, gegenüber dem Motorenlärm. Das bedeutet, dass die Lärmbelastigung der ortsansässigen Bevölkerung trotz Motorenentwicklung nicht geringer, sondern proportional zum jährlich steigenden Verkehrsaufkommen größer wird.*

*Hinzu kommt: Da immer potentere Autos auf den Markt kommen, werden auch deren Reifen stets grösser und breiter. Lag die durchschnittliche Reifenbreite früher bei ca. 150 mm sind es heute bereits 225 mm. Dies hat zur Folge, dass das Rollgeräusch für einen immer größeren Anteil des Straßenlärms verantwortlich ist.*

*Hierbei werden laute Geräusche durch Kontakt zwischen den Reifen und der Straßenoberfläche erzeugt. Wie laut es tatsächlich wird, hängt von der Geschwindigkeit des Fahrzeuges ab. Der Lärm entsteht auf Grund starker Schwingungen im Reifeninneren, verursacht durch kleinste Verformungen im Boden, sowie infolge eines ungleichen Druckverhältnisses, welches durch angesogene Luft an der Hinterseite, beziehungsweise abgestoßener Luft an der Vorderseite des rollenden Reifens entsteht. Es gilt folgender Zusammenhang: je schwerer das Fahrzeug, je breiter dessen Reifen und je rauer der Belag, desto größer sind die Abrollgeräusche, die dadurch verursacht werden (vgl. Landesanstalt für Umweltschutz Baden-Württemberg, Lärmarme Reifen und geräuschmindernde Fahrbahnbeläge. Erkenntnisse – Maßnahmen – Konzepte [2004] 7 ff).*

### *3.2.4. Erhöhung der Emissionslast durch das Projekt*

*Zugleich mit der Generalerneuerung der CC soll die bestehende Fahrstreifenbreite vergrößert werden. Darüber hinaus soll ein eigener Pannestreifen hinzugefügt werden. Die Aufnahmekapazität von Fahrzeugen und damit zugleich die Frequenz des Fahrzeugverkehrs wird aufgrund dieser Maßnahmen im fraglichen Bereich deutlich erhöht werden.*

*Es ist mit gutem Grund davon auszugehen, dass die Generalerneuerung der CC die Vorstufe zu einer generellen Erweiterung der BB durch Errichtung einer dritten Fahrspur darstellt.*

*Aufgrund der Schaffung objektiver Voraussetzungen für eine Erhöhung des Fahrzeugverkehrs auf der CC liegt, die Verstärkung der Lärm- und Feinstaubemissionen und damit zugleich die Erhöhung der Gesundheitsgefährdung der ansässigen Bevölkerung aufgrund der Schadstoffemissionen auf der Hand.*

*Fazit*



*Die gesundheitliche Belastung der ortsansässigen Bevölkerung aufgrund von Lärm und Luftschadstoffen (Feinstaub) hat schon jetzt das Maß des zulässigen überschritten. Mit dem Ausbau der CC und der Erweiterung des Personen- und Lastkraftwagenverkehrs ist nicht nur eine Verstärkung der Gesundheitsgefährdung, sondern vielmehr bereits die Wahrscheinlichkeit einer Gesundheitsschädigung verbunden. So ist beispielsweise der Prozentsatz von ortsansässigen Personen mit Krebserkrankungen in den vergangenen Jahren um 300 % gestiegen. Er liegt zugleich damit weit über dem Bundesdurchschnitt.*

*Aus den vorgenannten Gründen stellt die Einschreiterin des Weiteren jetzt den höflichen*

*Antrag,*

*das BMV als zuständige Behörde wolle medizinischen Sachbefund und Gutachten zur Frage der mit der Verkehrsbelastung auf der CC einhergehende Lärm- und Feinstaubbelastung und deren Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung, insbesondere das damit einhergehende Gefährdungspotenzial, einholen.*

#### *4. Zur Gefährdung von Oberflächen- und Grundwasser*

##### *4.1. Mangelnde Aussagekraft der Gutachterlichen Stellungnahme Fachgebiet 7a: Oberflächen und Grundwasser*

*Die öffentlich aufgelegte Gutachterliche Stellungnahme zum Fachgebiet 7a, Oberflächen- und Grundwasser, enthält keine nachvollziehbaren Angaben zur Belastung von Oberflächenwässern und Grundwasser durch das beantragte Projekt. Es wird lediglich darauf hingewiesen, dass die von der Antragstellerin vorgelegten Unterlagen „vollständig, plausibel und nachvollziehbar und zur Beurteilung geeignet“ seien. Aussagen über die tatsächliche Belastung der Oberflächenwässer und des Grundwassers werden keine getroffen.*

##### *4.2. Schädigung von Oberflächenwässern und Grundwasser durch Chlorideinträge*

*4.2.1. Durch die Generalsanierung, räumliche Versetzung und Erweiterung der CC wird es zwangsläufig in bislang im Straßenverkehr unbelasteten Gebieten bis zu etwa 100 m Entfernung zur Trasse zu einer Chloridbelastung durch Spritzwassereinträge kommen. Diese Spritzwässer enthalten das gesamte Spektrum an Schadstoffen aus Straßenabwässern, also neben Chlorid auch Schwermetalle, Mineralöle u.a.. Besonders starke Auswirkungen sind bis etwa 15 m beiderseits der Straßenränder zu erwarten.*

*Nach einer vom seinerzeitigen BMVIT in Auftrag gegebenen Studie werden bis zu 40% des ausgebrachten Streusalzes mit der Verkehrsgischt (Sprühnebel) in die Straßenrandböden transportiert. Demnach ist davon auszugehen, dass auch im selben Ausmaß andere Verkehrsschadstoffe ungefiltert in die Umwelt gelangen. Folge dieser Erkenntnis ist, dass vom Straßenentwässerungssystem schätzungsweise nur die Hälfte dieser Schadstoffe erfasst werden kann und der gesamte Rest unmittelbar in den Boden gelangt.*

4.2.2. Schwebstoffe und ein kleiner Teil der gelösten Schadstoffe werden durch Humusfilter bzw. Gewässerschutzanlagen zurückgehalten. Der überwiegende Teil der gelösten Stoffe, insbesondere das gesamte eingeleitete Chlorid, gelangt in den Boden und das Grundwasser. Da die Chlorid-Ionen vom Boden nicht zurückgehalten werden können, werden sie vom Grundwasser allmählich in Richtung der im R vorhandenen Vorfluter transportiert und belasten dann diese.

Infolge des großteils sehr geringen Grundwasserflurabstandes im R kann das schadstoffbelastete Grundwasser nicht in tiefere Zonen absickern. Es ist daher damit zu rechnen, dass sich im Umfeld der Einleitungsstellen und Grundwasser stromabwärts davon mehr oder weniger große Flächen bilden, in denen vegetationsschädliche Chloridkonzentrationen in der Wurzelzone verbleiben. Die straßenbegleitende Pflanzenwelt erleidet durch (zeitweise) erhöhte Salzgehalte im Boden Schäden, die beispielsweise Austrocknungen, saisonale Wachstumsstörungen bzw. verfrühter Blattfall. Wegen der regional sehr hohen Evapotranspirationsraten sind lokal auch nachhaltige Bodenschädigungen zu gewärtigen. Stellenweise sind sogar Salzausblühungen denkbar.

Durch Ionenaustausch im Boden wird es in diesen Bereichen auch zu Veränderungen der Bodenstruktur kommen. Insbesondere ist mit einer Anreicherung von Natrium bei gleichzeitiger Freisetzung von Kalium und anderen Metallionen zu rechnen. Längerfristig führt dies auch zu einer abnehmenden Wasseraufnahmefähigkeit des Bodens.

4.2.3. Mit Hinblick auf den vorliegenden Antrag auf Bewilligung des Straßenbauprojektes wäre jedenfalls vorab die zu erwartende Salzdeposition beidseitig der Trasse durch einen entsprechenden Gutachter rechnerisch zu prognostizieren und im Hinblick auf Boden- und Vegetationsschäden zu bewerten.

Sollte der Gutachter zum Ergebnis gelangen, dass mit dem beantragten Projekt ein gravierender Eintrag schädlicher Stoffe sowohl im Oberflächenbereich als auch im Bereich des Grundwassers der Liegenschaften der Einschreiterin und damit zugleich eine wesentliche Beeinträchtigung bestehender Rechte derselben stattfindet, müsste dies mit entsprechenden Konsequenzen für das beantragte Projekt verbunden sein.

Beweis: Leitfaden Chlorideintrag, BMVIT  
Leitfaden Chlorid Rheinland-Pfalz

Aus den zuletzt genannten Gründen stellt die Einschreiterin den weiteren höflichen

Antrag,

das BMV als zuständige Behörde wolle die zu erwartende Salzdeposition beidseitig der projektierten Straßentrasse durch einen entsprechend befugten Gutachter aus dem Bereich des Umweltschutzes und des Umweltrechts (einschließlich der Fachgebiete der Hydrogeologie und der Gewässerökologie) rechnerisch prognostizieren und im Hinblick auf Boden- und Vegetationsschäden bewerten lassen.

*Die Aufnahme des vorgenannten Beweises ist auch mit Hinblick auf die Gesundheitsgefährdungen, die aus einem solchen Chlorideintrag in den Boden resultieren, angezeigt. Aus dem gravierenden Eintrag schädlicher Stoffe auf den Liegenschaften der Einschreiterin, aber auch weiterer Betroffener, resultiert eine massive Beeinträchtigung der Flora und Fauna, der Bodenstruktur, des Wasserhaushaltes, der Oberflächenwässer und des nutzbaren Grundwassers (Trink- und Nutzwassers). Die Gefahr, die den Betroffenen daraus in gesundheitlicher Hinsicht droht, ist offensichtlich.*

#### *5. Zur nachhaltigen Zerstörung eines Jahrtausende alten Kulturraumes durch das Straßenbauprojekt*

*Mit der Generalsanierung und dem damit einhergehenden weiteren Ausbau der CC wird der fortschreitenden Zerstörung des historischen Kulturraumes des Res im Allgemeinen und der Verbindung über den X im Besonderen Vorschub geleistet.*

*Der Ortschronist der Gemeinde Z hält dazu fest:*

*„Das Zusammentreffen der zwei Gesteinskomplexe, des F-kristallin von Osten her und der Per Kristallin von Westen her, haben den tiefen Einschnitt des X-Passtaies als niedrigsten Übergangs in der Mitte des Alpenhauptkammes entstehen lassen. Seit Jahrtausenden bildet dieses Tor eine der wichtigsten Wege über den Wall der Ostalpen und gleichzeitig eine Klammer zwischen den Kulturen des Nordens und des Südens. Dieser Pass wurde bereits vor der Zeitenwende von der Steinzeit über die Bronzezeit bis in die Eisenzeit von Jägern, Sammlern und Händlern auf ihren Wegen von Nord nach Süd und umgekehrt genutzt. Er war stets ein Tor und hat einheitliche Kulturkreise dies- und jenseits des Hauptkammes, wie beispielsweise die eisenzeitlichen Laugen-Mellauner-Kultur oder die Fritzens-Sanzeno-Kultur miteinander verbunden. Der X war stets eine Klammer und nicht, wie es uns ein vor allem im Laufe des 19. Jahrhunderts entstandener chauvinistischer Nationalismus einreden will, eine Grenze, wie sie 1920 dann schließlich doch aufgezwungen wurde.*

*Die Bedeutung des Xs hat nach der Zeitenwende stetig zugenommen. Schon die Römer erkannten die Wichtigkeit dieser Verbindung. XX ließ den bestehenden Saumpfad durch Brückenbauten und Wasserregulierungen zur befestigten Straße ausbauen, insbesondere, um eine raschere Verbindung zu den Truppen an der Nordgrenze des Reiches zu schaffen. Die Bedeutung dieses Alpenüberganges stieg dadurch und schuf die Grundlage für die mittelalterliche, nach Norden verlängerte Reichsstraße „TT“. Nach dem Niedergang des Römischen Reiches bildete die Gründung des „Heiligen Römischen Reiches Deutscher Nation“ einen neuen Markstein in der Geschichte des Passes. 66 deutsche Könige überquerten seit 962 den X, um sich in Rom vom Papst zum Kaiser krönen zu lassen, zuletzt WW., der auf seinem Rückweg über den X am 3. Mai 1306 in Z mit seinem Bruder, dem Tiroler Landesfürsten YY zusammentraf, woran noch heute am sogenannten „UU“ eine Gedenktafel erinnert.*

*Aber nicht nur der Personenverkehr, sondern auch der Warenverkehr hatte im Laufe der Jahrhunderte zugenommen. Nach der Schenkung ZZ. der Grafschaften an E an die Bischöfe von O und N im Jahr 1027 und der sich daraus in den folgenden 2 Jahrhunderten entwickelnden Landeseinheit unter den Grafen von Tirol stieg die politische und wirtschaftliche Bedeutung des*

*X*-weges an. Grund genug für die Tiroler Landesfürsten, gerade hier, in der Talenge von *VV* unterhalb der Passhöhe um 1280 eine Zollstätte zu errichten. Die Zollstätten wurden nicht an Grenzpunkten, sondern an Stellen errichtet, an denen die Warentransportströme gut kontrolliert und die Zollabgaben möglichst lückenlos erhoben werden konnten. Von den in Tirol errichteten Zollstätten waren jene in *M*, an der *L* bei *K* und *VV* die drei wichtigsten. Die ertragreichste Zollstätte Tirols war aber jedenfalls jene in *VV*. Hier bündelten sich wie in einem Trichter die Warenverkehrsströme aus und nach dem Süden, vor allem der Warenverkehr zwischen den damals wichtigsten Handelszentren *J* im Süden und *G* im Norden. Der Warenverkehr steigerte sich von ca. 3000 Tonnen um das Jahr 1300 auf 5000 Tonnen um das Jahr 1500 und 10.000 Tonnen um das Jahr 1700 und auf 12.500 Tonnen bei der Auflassung der Zollstätte im Jahr 1815. Im Jahr 1734 passierten beispielsweise 37.000 Wagen- oder Saumpferde den Zoll in *VV*. Die Zollstätte lieb daher fast immer in der unmittelbaren Verwaltung der landesfürstlichen Kammer.

Im Gegensatz zum heutigen Prinzip des freien Warenverkehrs war dies im späten Mittelalter und der frühen Neuzeit beim Verkehr über die Alpenpässe die Ausnahme. Der Warentransport erfolgte seit dem 12. Jahrhundert nahezu ausschließlich im Rahmen der sogenannten „Rodfuhr“, bei der die Güter von einheimischen Transporteuren (meistens Bauern im Zuverdienst) jeweils von einer Transportstation („*DD D*“ oder „Niederleg“) zur nächsten befördert wurden. Einerseits bestand der Zwang, die Rodfuhr zu benützen, andererseits oblag den Rodfuhrberechtigten aber auch die Verpflichtung, die Transporte durchzuführen.

Durch Tirol bestanden zwei Hauptrouten, nämlich die „*AAA*“ oder „*AAA*“ (Fernpass-*D-M-N*) und die „*BBB*“ oder „*BBB*“ (*C-X-B* oder *M*). Die „Ballhäuser“ waren im Abstand von Tagedtransportstrecken angelegt. Dort wurden die Warenballen umgeladen, über Nacht gelagert und am folgenden Tag mit der nächsten Rodfuhr weitertransportiert. Die Ballhäuser an der „*BBB*“ befanden sich in *C-A-Y-ZZ-VV-YY*-usw.

Der Vorteil für die Kaufleute lag darin, dass der Warentransport durch Einheimische erfolgte, welche die Verhältnisse und örtlichen Gefahren kannten, die Bedingungen durch landesfürstliche Rodordnungen geregelt und die Tarife durch landesfürstliche Ordnungen der Willkür der Fuhrleute entzogen waren. Nachteilig hingegen war vor allem die durch das Umladen an jedem *DD D* verursachte längere Transportdauer. Ein Blick auf die Geschichte der Rodfuhr zeigt, dass sich die Geschichte immer wieder wiederholt. So wie auch heute wieder, wollten die Handelsleute der damaligen Zeit vor allem eines – ihre Waren schnell und billig von der einen Seite auf die andere Seite der Alpen bringen. 1751 erfolgte unter *CCC* auf Druck der Kaufleute die Abschaffung der Rodfuhr. Das *DD D* in *VV* fiel – gleich wie das *EEE* – 1809 der Zerstörung der Zollstätte durch Marschall *FFF* zum Opfer.

Bereits vor dem Niedergang der Rodfuhr hatte sich auf dem Gebiet der heutigen Gemeinde *Z* entlang der Straße über den *X* in Folge der Intensivierung des Verkehrs gegen Ende des 15., vor allem aber im 16. Jahrhundert mit dem heutigen Dorf eine junge Verkehrssiedlung mit nichtbäuerlicher oder nur kleinbäuerlicher sowie kleingewerblicher Bevölkerungsstruktur, die im Transport- bzw. Transportnebengewerbe (Schmiede, Sattler, Wagner, Wirte, etc.) tätig war und Landwirtschaft nur als Zubrot betrieb, entwickelt. Davon zeugt auch die Entstehung einer Reihe von Gasthäusern unmittelbar neben der Straße vom nördlichen Ortsausgang hinauf bis

zur Passhöhe. Die zahlreichen Reisenden, darunter Päpste, Könige und Kaiser, Fürsten und berühmte Persönlichkeiten wie Goethe oder Mozart, benötigten Unterkunft ebenso wie die Warentransporte, die im letzten Dorf vor dem X eine Rast einlegten und Pferde oder Ochsen vorspannen ließen, um den anstrengenden und fallweise auch gefährlichen Anstieg zum Pass hinauf in Angriff nehmen zu können.

Das bisherige Leben auf der Xstraße und den Anliegerorten schien ein jähes Ende zu nehmen, als 1867 die Xbahn ihren Betrieb aufnahm. Aber das Gegenteil ist der Fall. Die „Sommerfrische“ wird immer populärer und zieht immer mehr Bürger während der heißen Sommermonate aus der Stadt zur Abkühlung in die Tiroler Bergwelt. Die ersten Reiseführer für Tirol erscheinen. Gleichzeitig entwickeln sich alte Tiroler Bauernbäder, wie das FF, dank ihrer heilkräftigen Quellen zu international besuchten Kuranstalten. Neben der Sommerfrische und dem Bäderwesen wird der Alpinismus, der seit 2019 ja zum immateriellen UNESCO-Kulturerbe zählt, zum zweiten touristischen Standbein. Die Eröffnung der Xbahn und der Bau anderer wichtiger Eisenbahnlinien erleichtert die Anreise nach Tirol und treibt die touristische Entwicklung auch im Xgebiet massiv voran. Der sich entwickelnde Tourismus wird für viele Menschen gerade in den strukturschwachen oder abgeschiedenen Tälern zur Existenzgrundlage der Bevölkerung und sichert auch Einkommen und Arbeitsplätze in Handel, Gewerbe und Landwirtschaft. In Z entstehen gerade in dieser Zeit des aufstrebenden Tourismus von der Jahrhundertwende bis in die Zwanzigerjahre hinein neue Gasthäuser, die ihrerseits wieder die Grundlage für dessen Weiterentwicklung bilden.

Diese Entwicklung wird jäh unterbrochen durch den ersten Weltkrieg und eine den Tirolern in St. Germain aufgezwungene Grenze. Diese hatte von einem Tag auf den anderen viele Jahrhunderte alte persönliche, familiäre, kulturelle und wirtschaftliche Beziehungen zerschnitten. Z, bisher im geographischen Mittelpunkt Tirols am X als Klammer zwischen den nördlichen und südlichen Landesteilen gelegen, war plötzlich Grenzort mit den damit verbundenen Problemen und Schwierigkeiten. Dazu kamen die durch die Zugehörigkeit zu verschiedenen Staaten und Wirtschaftsräumen entstandenen wirtschaftlichen und monetären Disparitäten. Man schmuggelte im Grenzgebiet, weil man bisherige bäuerliche Handelsbeziehungen (z.Bsp. Viehhandel mit nunmehr auf der anderen Seite der Grenze liegenden Bauern und Viehhändlern) aufrecht halten wollte, weil man Waren handelte, welche auf der anderen Grenzseite nicht oder nicht in dieser Qualität erhältlich waren, oder weil man die Gewinnspanne aus unterschiedlichen Preisniveaus lukrieren wollte. Die Berichte aus den Zeitungen dieser Jahre sprechen eine deutliche Sprache. Nicht nur die Bevölkerung und der Handel litten unter der neuen Grenze. Auch Sport und Tourismus hatten manchmal damit ihre liebe Not. Schifahrer am weitum bekannten GG konnten unliebsame Überraschungen erleben. So warnt der „Tiroler Anzeiger“ am 31.12.1928: „Vorsicht bei Schitouren in der Nähe der Xgrenze! Wie wir erfahren, wurde kürzlich eine Skifahrer-Gesellschaft, die bei der Abfahrt vom GG bei Z nur ein ganz kurzes Stück auf italienisches Gebiet geriet, von italienischen Milizsoldaten verhaftet und zur Station X transportiert, wo sie, nachdem sich ihre Harmlosigkeit herausgestellt hatte, erst am nächsten Tage wieder freigelassen wurde. Es wird daher neuerlich davor gewarnt, auch nur um ein paar Meter die Grenze zu überschreiten.“

Sowohl von italienischer als auch von österreichischer Seite wurden Grenzschutzorgane zur Überwachung der „grünen Grenze“ eingesetzt und entsprechende Stützpunkte errichtet. Auf

*italienischer Seite wurde im Bereich der oberhalb des Xs gelegenen XX eine Finanzkaserne errichtet und Ende der 20-er und Anfang der 30-er Jahre entlang der vorgenannten Jochübergänge ein Netz von Militärstraßen und Bunkeranlagen angelegt. Hitlers 1000-Marksperr, der Anschluss, die dunklen Zeiten des „Tausendjährigen Reiches und die Katastrophe des zweiten Weltkrieges unterbrachen jegliche Weiterentwicklung der Orte rund um den X. Erst der Wiederaufbau und der Wirtschaftsaufschwung in vielen Ländern Europas in den 50er- und 60er-Jahren führten zu einer neuen Blüte des Tourismus und brachten Aufschwung und Wohlstand.*

*Das wohl einschneidendste Ereignis in der Geschichte der Gemeinde bildete der Bau der BB Ende der 1960er-Jahre. Vorerst noch als mögliche neue Lebensader und notwendiger Anschluss an die Reiseströme erhofft, entwickelte sich dieser neue Verkehrsweg von der anfänglichen Hoffnung immer mehr zum Problem. Es waren nicht nur die tiefen landschaftlichen Wunden, welche dieses neue Straßenbauwerk in den Süden in eine bisher geradezu idyllische Landschaft schlug und auch nicht nur das dadurch mitverursachte langsame Dahinscheiden des Tourismus im R, sondern vor allem die durch das ungeheure Anwachsen des Verkehrs in nie für möglich gehaltene Dimensionen nicht mehr tragbare Belastung für Gesundheit und Lebensqualität der Bevölkerung entlang der Transitroute, welche das einstige Hoffungsprojekt zum Alptraum werden ließen."*

*Es gilt nicht zuletzt, dieser weiteren Zerstörung des R-es Einhalt zu gebieten. Die politisch angedachte Tunnellösung ist auch als wichtiger (und richtiger) Schritt in diese Richtung anzusehen, weshalb dieser der Vorzug zu geben ist.*

*Beweis Bildbeilage mit Simulation des Landschaftsbildes mit und ohne CC  
Die BB, Geschichte, Werte und Projekt*

*Diese Visualisierungen dürfen wie folgt dargestellt werden:*

*(...)*

*So würde die neuerrichtete Autobahn aussehen, zusätzlich wird wohl noch ein zusätzlicher Fahrstreifen in beiden Fahrtrichtungen errichtet werden:*

*(...)*

*6.*

*Auch die Bestimmungen des für die Republik Österreich bindenden völkerrechtlichen Vertrages „Alpenkonvention“ (BGBl 477/1995 idgF) steht der Genehmigung der Erneuerung der CC entgegen.*

*In der Präambel des Protokolles der Alpenkonvention werden die durch den Verkehr verursachten ökologischen, gesundheitlichen und sicherheitstechnischen Belastungen und Risiken hervorgehoben. Konkret ist darin ausgeführt: „im Bewusstsein, dass der Verkehr in seinen Auswirkungen nicht umweltneutral ist und verkehrsbedingte wachsende ökologische,*

*gesundheitliche und sicherheitstechnische Belastungen und Risiken schaffen, die ein gemeinsames Vorgehen erfordern".*

*Ziel der Alpenkonvention ist daher der Schutz des Menschen und der Umwelt. Österreich hat sich darin zu einer nachhaltigen Politik verpflichtet, die Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß zu senken, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist, unter anderem durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs auf die Schiene, vor allem durch Schaffung geeigneter Infrastrukturen und marktkonformer Anreize.*

*Die verheerenden gesundheitlichen Auswirkungen bei Realisierung des beantragten Projektes der Erneuerung der CC wurden bereits unter Punkt 3. ff dieses Einwendungsschriftsatzes dargestellt und wird auf diese (auch im Zusammenhang mit der Alpenkonvention) verwiesen.*

*Nach Art 3 lit b der Konvention sind auch den Belangen der Zivilgesellschaft derart Rechnung zu tragen, dass die Erreichbarkeit von Menschen, Arbeitsplätzen, Gütern und Dienstleistungen auf umweltschonende, energie- und raumsparende sowie effiziente Weise möglich ist und eine ausreichende Grundversorgung garantiert wird.*

*Die Gesundheit der Menschen darf nicht gefährdet und das Risiko von Umweltkatastrophen sowie Zahl und Schwere von Unfällen müssen reduziert werden. Nach Art. 3 lit d der Konvention sind aufgrund der besonderen Topografie der Alpen verstärkt Maßnahmen zur Lärmbekämpfung zu ergreifen. Angesichts der drohenden Verkehrsüberlastung durch die langjährige Baustelle durch die Erneuerung der CC sind Gefahren evident, dass Teile der Grundversorgung (Erreichbarkeit von Ärzten, Gütern und Dienstleistungen) erschwert zugänglich sein werden, wenn nicht überhaupt derartige Engpässe zB. durch Staus entstehen, dass Menschenleben in der Gesundheit und Leben bedroht sind.*

*An dieser Stelle wird auf die Einwendungen zu Punkt 3.2.3 dieser Beschwerde verwiesen, welche Argumente ebenfalls gegen die geplante Erneuerung der CC basierend auf den Schutzbestimmungen der Alpenkonvention sprechen. Die Republik Österreich ist völkerrechtlich zur Einhaltung dieses Schutzmaßes verpflichtet. Bei einer Interessensabwägung zwischen Erneuerung der CC oder Neubau eines Tunnels müssen diese Argumente zwingend mitberücksichtigt werden und kann diese zwingend nur den Ausschlag der Entscheidung zu Gunsten eines Tunnelbaues ergeben.*

*Sollte die Erneuerung durch Verbreiterung in Wirklichkeit dem Ausbau der Transportkapazitäten dienen, ist Art 1 Abs. 2 lit b) der Konvention zu berücksichtigen. Demnach sollen hochrangige Straßenprojekte nur dann realisiert werden dürfen, wenn die Bedürfnisse nach Transportkapazitäten nicht durch den Neubau von Bahninfrastrukturen erfüllt werden können. Dass bereits die Realisierung des XGGGs im Gange ist, ist bekannt. Die Erneuerung der CC ist daher auch im Lichte dieser Verpflichtung der Republik Österreich zu sehen. Ein in Wirklichkeit beabsichtigter Ausbau der Transportkapazitäten für den LKW Verkehr durch die Erneuerung der CC widerspricht daher auch der erwähnten völkerrechtlichen Verpflichtung der Republik Österreich.*

*Aus den genannten Gründen wird abschließend der*

*Antrag*

*gestellt, das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovationen und Technologie (BMK) wolle dem Antrag der DDGmbH vom 16.05.2022, Z. \*\*\*, betreffend das Projekt „A \*\* BB Generalerneuerung CC“ keine Folge geben.*

*Gleichzeitig werden nachstehende Urkunden in Vorlage gebracht.*

*Grundeinlösungsverzeichnis samt Orthofotos*

*Stellungnahme DI NN vom 10.2.2023 samt Gedächtnisprotokoll vom 24.1.2023*

*E-Mail OO vom 31.1.2023 samt Anlagen*

*E-Mail DI NN samt Anlagen*

*Leitfaden Einleitung chloridbelasteter Straßenwässer in Fließgewässer des BVIT*

*Leitfaden Chlorid des Landes Rheinland Pfalz*

*Die BB, Geschichte, Werte und Projekte*

*Y, den 13.02.2022*

*Gemeinde Z"*

*Stellungnahme vom 5.2.2023 von DI NN (Anlagen zum Schriftsatz vom 13.2.2023:*

*Geschätzte Damen und Herren,*

*das ist meine Zusammenfassung aller Unterlagen, die zum Thema Ultrafeinstaub und Reifenabrieb passen. Die Bitte ergeht an die Anwälte, diese anzuschauen und juristisch zu verwenden, sofern sie geeignet sind.*

*In den Einreichunterlagen wird Ultrafeinstaub erwähnt im Bericht „10.02.1 Luftchemische Untersuchung“*

*(Hyperlink entfernt)*

*Ich war überrascht, dass das überhaupt behandelt wurde. Es geht aber nur um Grenzwerte. Mir fehlt eine Untersuchung über die medizinischen Daten („Krebsregister“). Dies wurde mir vom Stadtphysikus erwähnt mit Hinweis auf ein Ergebnis 1990, wo deshalb in WW im VV eine Radon-Wirkung aus dem Gebirge festgestellt wurde.*

*Mir fehlt jetzt eine Berücksichtigung der medizinischen Daten in den Einreichunterlagen zB durch Nachforschung Krebsregister im R und Y.*

*Folgende Beilagen darf ich anhängen:*

*01: Ausschnitt aus 10.02.1 über Grenzwert Luft*



02: Wikipedia WW über Radon-Feststellung auf Basis einer festgestellten und untersuchten Krankheitshäufigkeit 1990

03: Beantwortung Anfrage im Yer GR zum Thema Ultrafeinstaub beim Flughafen und Reifenabrieb

04: Bericht Dr. JJJ (SS U)

05: Ergebnis email-Verkehr mit Dr. JJJ, als Formulierungsvorschlag für Anfrage im Landtag

Weitere ergänzende Information könnte der Arzt im R Dr. KKK in Form einer Stellungnahme über seine Erfahrungen mit den Patienten liefern.

Auch die vom Bgm festgestellte Häufigkeit von Todesfällen durch Krebs in Z passt dazu.

NN"

Stellungnahme vom 10.2.2023 von DI NN (Anlagen zum Schriftsatz vom 13.2.2023:

„VERFAHRENEINLEITENDER ANTRAG IM GROSSVERFAHREN BETREFFEND DAS  
BUNDESSTRASSEN-BAUVORHABEN „A\*\* BB,  
GENERALERNEUERUNG CC“

GZ. \*\*\*

#### SCHRIFTLICHE STELLUNGNAHME

Im Zuge der Kundmachung dieses Antrages der EE darf ich fristgerecht innerhalb der Auflagefrist meine Stellungnahme zu diesem Vorhaben einbringen.

Inhalt:

1. Gerbergelenk
2. Brücke S
3. Koppelfugen als Problem
4. Stützkonstruktion CC
  - 4.1. Beschreibung durch EE
  - 4.2. Fehlende Planunterlagen der Stahlkonstruktion
  - 4.3. Gespräch bei LH Mattle am 24.1.2013 in großer Runde
  - 4.4. Nachrechnung
  - 4.5. Ergebnis der handschriftlichen Nachrechnung

ANHANG:

Gedächtnisprotokoll des Gesprächs bei LH Mattle mit EE und Bürgermeistern am 24.1.2023

#### 1. GERBERGELENK

In der Einlage 2.1 „Zusammenfassender Technischer Bericht: Entscheidungsgrundlagen“ wird unter Punkt 2.3.2 der Begriff nicht wartbare „Gerbergelenke“ verwendet. Die Bezeichnung

*„Gerbergeienk“ ist nach meiner fachlichen Einschätzung nicht korrekt und kann das wirkliche statische System der CC nicht beschreiben.*

*Ein Gelenk im statischen Tragwerk ist nur dann ein Gerbergelenk, wenn durch die Verdrehbarkeit an einem Ort im Tragsystem die statische Bestimmtheit erreicht wird. Diese Idee stammt von Bauing. Gerber (1832 -1912, laut Wikipedia) vor 150 Jahren, der damals beschrieb, dass statisch unbestimmte Durchlaufträger durch die Anordnung von Gelenken statisch bestimmt werden und sich dadurch einfacher berechnen lassen. Das war insofern sinnvoll, als dadurch die drei Gleichgewichtsbedingungen  $\Sigma M = 0$ ,  $\Sigma V = 0$  und  $\Sigma H = 0$  ausreichend sind, um Auflagerreaktionen und Schnittgrößen zu berechnen.*

*(...)*

*Im Fall der CC handelt es sich bei den vier „Gerbergelenken“ um einseitige Auflager als Bewegungsfugen im hochgradig statisch unbestimmten Durchlaufträger. Die Länge der CC beträgt 1800 m und die Spannweite der einzelnen Felder ca. 35 m, also handelt es sich ohne Bewegungsfugen um einen Durchlaufträger mit  $1800 / 35 = 51$  Feldern. Dieser ist statisch  $(n-1)$  fach, also 50 fach statisch unbestimmt. Durch die 4 Bewegungsfugen mit gelenkigem Anschluss bilden sich 5 einzelne Tragwerke, die jeweils 10-fach statisch unbestimmt sind.*

*Außerdem handelt es sich bei diesen Stellen nicht um Gelenke, sondern um eine einseitige horizontal verschiebliche Auflagerung, wo sich der deutlich längere Kragträger auf der Konsole des benachbarten kürzeren Kragträgers abstützt. Diese Bewegungsfugen wurden wahrscheinlich deshalb angeordnet, um in gewissen Abständen eine horizontale Verformung der Betonbrücke infolge Temperatur zu ermöglichen und den dadurch bedingten Eigenspannungszustand zu begrenzen.*

*Ich halte die Bezeichnung „Gerbergelenk“ für fachlich falsch und dem Prinzip einer statischen Beurteilung nicht förderlich.*

## **2. BRÜCKE S**

*Typische und begrifflich korrekte Gerbergelenke finden sich auf der Wer Seite der BB, also an der A\*\*. Beispielhaft wird auf die größte Autobahnbrücke der A\*\* in S verwiesen.*

*(...)*

*Mittig eingehängte vorgespannte Betonfertigteile werden auf den benachbarten Auskragungen der Pfeiler aufgelagert, umgangssprachlich „eingehängt“ bezeichnet. Das sind Tragwerke, die den Begriff Gerbergelenk verdienen.*

*Die Auflagerung der Mittelträger auf den Konsolen der Kragträger wird nach meiner Einschätzung völlig ident sein wie bei den Bewegungsfugen der CC. Auch die Brücke in S ist eine vorgespannte Betonbrücke. Die Höhenlage von S und Z ist ident, also auch Schneefall und Salzstreuung, werden bei den zahlreichen Auflagern in S zu ähnlichen korrosionsbedingten Problemen führen wie bei der CC nördlich des Xs.*

Die Brücke wurde zwischen 1968 und 1969 geplant und in der Zeit von 1969 bis 1971 im Auftrag der LLL SpA / BB AG ausgeführt. Ab den 1980er und verstärkt in den 1990er Jahren wurden zahlreiche Sanierungen der durch Streusalz verursachten Korrosionsschäden durchgeführt. In den Jahren 2007 und 2008 wurden schließlich eine externe Vorspannung und eine kontinuierliche Überwachung des Verhaltens des Tragwerks und möglicher Korrosionsschäden eingebaut.

Es fehlt in den Einreichunterlagen jegliche Berücksichtigung der durchgeführten Maßnahmen in W als Idee oder gar Vorlage für die Sanierung der vier Probleme bei der CC. Das ist insofern befremdlich, weil Univ.Prof. MMMjahrelang zuständig war für die A\*\* und so über zahlreiche konkrete Erfahrungen verfügt. In W gibt es keine politischen und fachlichen Diskussionen über Neubauten der Autobahnbrücken zum X. Dort scheint also die Frage der Tragsicherheit anders und auch langfristig gelöst worden zu sein.

### 3. KOPPELFUGEN ALS PROBLEM

Im Bericht „Zusammenfassender Technischer Bericht: Entscheidungsgrundlagen“ 2.3.2 werden auch die Koppelfugen als Problem der CC angeführt. Koppelfugen sind anders als die erwähnten Bewegungsfugen. Es handelt sich hierbei um Bauabschnittsfugen, wo alle Spannglieder der bereits fertiggestellten Abschnitte vorgespannt sind und an den folgenden Abschnitt angekoppelt werden.

Die möglichen Probleme mit der Unsicherheit, ob die Vorspannkraft über die Kupplung übertragen wird, wurden frühzeitig erkannt und durch Maßnahmen gelöst. Es wird auf eine Veröffentlichung von Dr. NNN im 4. UUER Betonkolloquium (Sept. 2016) über die Koppelfugen bei der CC und deren Ertüchtigung verwiesen. Wieso diese gelösten Probleme immer noch erwähnt werden, ist mir fachlich nicht schlüssig.

Nachfolgend wird auf die Einleitung des erwähnten Vortrages verwiesen:

#### KURZFASSUNG:

Die CC mit einer Länge von gesamt 1800 m wurde im Jahr 1965 an der A\*\* BB knapp unter dem X erbaut. Sie ist einer hohen Beanspruchung durch Verkehr und Umwelt ausgesetzt und liegt an einem neuralgischen Punkt des Transit- und Urlauberverkehrs im hochrangigen Straßennetz der EE. An mehreren Koppelfugen der abschnittsweise errichteten Hohlkastenbrücke wurden erhöhte Rissbreiten gemessen. Die Nachrechnung der Brücke ergab, dass die ertragbare Ermüdungsbeanspruchung erheblich überschritten ist. Als Ursache dafür konnten die Bauweise, die Konstruktion der Spanngliedkopplungen, ein Temperaturgradient von ca. 10 K im alpinen Raum und Hangverschiebungen identifiziert werden. Daher wurde eine Ertüchtigung durch externe Vorspannung im Hohlkasten und zusätzliche schlaffe Bewehrung geplant und umgesetzt.

### 4. STÜTZKONSTRUKTION CC

#### 4.1. Beschreibung durch EE

*Von der EE wird medial und in einem eigenen Beitrag über die aktuellen Unterstützungsmaßnahmen der Konsolen bei den Bewegungsfugen („Gerbergelenk\* im m.E. falschen Sprachgebrauch der EE) berichtet. Ziel ist es, einen möglichen Schaden durch den lokalen Bruch der Auflagerkonsole zu verhindern. Die verlorene Tragfähigkeit der Konsole soll durch die unterstützende Stahlkonstruktion gewährleistet werden. Die Fachwerkträger wurden unter den beiden Stegen des Betonquerschnittes angeordnet. Das linke unterstützte Feld ist das Feld mit der Bauwerksfuge im Viertelpunkt und dem doppelten Vertikalstab.*

(...)

#### *4.2. Fehlende Planunterlagen der Stahlkonstruktion*

*Auf Nachfrage nach den genauen Planunterlagen der Stahlunterstützung bei Landeshauptmann Mattle als höchstem politischen Repräsentanten Tirols habe ich die Auskunft erhalten, dass ihm diese nicht vorliegen.*

(...)

#### *4.3. Gespräch bei LH Mattle am 24.1.2013 in großer Runde*

*Den fachlichen Teil dieses Gesprächs im Landhaus betreffend Tragsicherheit und Bruch der Konsole habe ich in einem Gedächtnisprotokoll beschrieben. Dieses Protokoll liegt als Anhang der Stellungnahme bei. Die bei diesem Gespräch bei LH Mattle getätigten Aussagen und Hinweise gelten auch für diese Stellungnahme.*

#### *4.4. Nachrechnung*

*Mangels oben genannter Angaben kann ich nur eine Nachrechnung auf Basis der visuellen Wahrnehmung und sowie anhand von Fotos der EE vornehmen. Aus einem offiziellen Blog der EE habe ich die Angaben von Trägerhöhe 8.50 m, Trägerlänge 35 m Trägerlänge und Gesamtgewicht 35 to entnommen.*

*„Eine Choreographie mit Ingenieurs-Know-how*

*Zwölf Stahlträger mit einem Gewicht von jeweils ca. 35 Tonnen müssen sicher und statisch unbedenklich von der Fahrbahn aus unter die Brücke gehoben werden. Das ist nur möglich mit einem ausgeklügelten Plan, bestmöglicher Vorbereitung und Berechnung sowie einem absolut perfekt eingespielten Team. Die Träger werden auf einem Parkplatz in der Nähe der CC vorbereitet und zusammengebaut. Dann muss die Autobahn, meist in den Nachtstunden, gesperrt werden. Der Grund dafür: die 8,5 Meter hohen und 35 Meter langen Träger müssen entgegen der Fahrtrichtung mit Spezialfahrzeugen auf die Brücke gebracht und abgeladen werden. Der Knackpunkt: Dieses Abladen auf*

(...)

Warum in der textlichen Beschreibung die Anzahl von 12 Stahlträgern erwähnt ist, obwohl es sich um vier Bewegungsfugen mit jeweils 2x2 Stahlträgern handelt, also um insgesamt 16 Stück, ist nicht nachvollziehbar.

(...)

Gesamtlänge der Stäbe des relevanten Fachwerks

$$\sum I = \text{Obergurt} + \text{Untergurt} + \text{Vertikalstäbe} + \text{Diagonalstäbe} = 35 + 23 + 5 V + 5 DI + D2 + D3 = 35 + 23 + 5 \times 8,5 + 5 \times 11,2 + 9,9 + 8,7 = 175\text{m}$$

Darauf aufbauend habe ich auf den folgenden fünf Seiten eine handschriftliche Nachrechnung vorgenommen.

Die Bauteilhöhe des Fachwerkträgers liegt über der empirischen Einschätzung vom Wert Spannweite / 12 und vermittelt den Eindruck einer sehr guten Tragfähigkeit. Schätzt man das aufnehmbare Biegemoment des Stahlträgers bei Lasteintrag unter der Bewegungsfuge ab so kann man die zugehörigen aufnehmbaren Lasten ermitteln. Auf Basis des geschätzten Eigengewichtes der Betonbrücke und der Verkehrslast wird die rechnerische Durchbiegung des Fachwerkträgers ermittelt.

(...)

#### 4.5 Ergebnis der handschriftlichen Nachrechnung

Die handschriftliche Nachrechnung zeigt, dass die vom Stahlfachwerk aufnehmbare Lasten hoch sind. Die rechnerische Durchbiegung daraus liegt im Bereich von 11 mm. Anerkennende Worte an den mir unbekanntem Planer sind berechtigt.

Sofern die getroffenen Annahmen der Realität entsprechen, ergibt sich eine Traglast des Stahlfachwerks, die deutlich über der möglicherweise einwirkenden punktuellen Kraft liegt, die die Konsole wegen Bruchs nicht mehr aufnehmen könnte und an den darunterliegenden Stützträger abgibt. Bei der Besprechung bei LH Mattle am 24.1.2023 mit der EE und den beiden betroffenen Bürgermeistern (siehe Gedächtnisprotokoll im Anhang) wurde mitgeteilt, dass von der EE bewusst ein Spalt von 2 cm zwischen Unterkante Betontragwerk und Oberkante Stahlträger vorgesehen ist und beim Einbau berücksichtigt wurde. Diese Verformung kann im Schadensfall von der Brücke problemlos aufgenommen werden. Die zusätzliche Durchbiegung des Stahlfachwerks unter der plötzlich auftretenden Lasteinwirkung liegt laut meiner handschriftlichen Nachrechnung in der Größenordnung von 1.1 cm, ist also kleiner als der beim Einbau vorgegebene Spalt zwischen Beton-UK und Fachwerk-OK. Wenn also die planmäßige 2 cm Durchbiegung des Betontragwerks keinerlei Probleme hervorrufen, dann gilt das plausiblerweise auch für eine Verformung von 3 cm. Hinzuweisen ist dabei, dass der Anteil der Verkehrslast wegen der Achslasten auf der sicheren Seite liegend eher zu hoch angenommen wurde, weil nicht anzunehmen ist, dass sich drei Lkws nebeneinander fahrend der Bewegungsfuge nähern.

*Bemerkenswert erscheint mir dabei, dass anstelle des Spalts nicht ein Kraftschluss mittels Futterblechen zwischen Brückentragwerk und Verstärkungsträger oder durch ein horizontal verschiebliches Neoprenlager hergestellt wurde. Bei Verwendung eines Neoprenlagers wird die Durchbiegung der Betonbrücke infolge des Bruchs der Konsole nicht sprunghaft auftreten wie bei einem aktuell vorgesehenen Spalt von 2 cm sondern sich langsamer aufbauen.*

*Die nun vorhandene Stahlträgerunterstützung ist eine wesentliche Ergänzung der vorgespannten Betonkonstruktion. Es ist daher nicht schlüssig, warum bei der aktuellen Beurteilung des Zustandes der CC auf ein bestehendes Gutachten verwiesen wird, das ja den Zustand vor der Stützungsmaßnahme beurteilt hat. Möglicherweise findet sich diese kluge Idee der Unterstützung durch einen Stahlträger in diesem Gutachten. Es handelt sich jetzt um mehr als nur eine vorgespannte Betonbrücke. Eine entsprechende Beurteilung der CC unter Berücksichtigung des neuen statischen Sachverhaltes steht aus.*

*Persönlich stupe ich die bestehende Stützkonstruktion als intelligente Sanierungsmaßnahme ein, welche den Anschein hat, aufgrund ihrer offensichtlichen Robustheit (im Sinne insensitiv gegenüber Änderung äußerer Einflüsse) ein längerfristiges Sanierungskonzept (auch wenn nur einspurig) darzustellen. Es bedarf aus meiner Sicht einer externen unabhängigen Beurteilung abseits der EE, um die Tragfähigkeit des neuen Tragwerkes (Betonbrücke und stützendes Stahlfachwerk) zu untersuchen und eine Abschätzung der Lebensdauer dieses kombinierten Tragwerkes vorzunehmen.*

Y, 10.02.2023

DI NN

Anhang:

*Gedächtnisprotokoll des Gesprächs beim LH Mattle mit EE und Bürgermeistern am 24.1.2023*

*GEDÄCHTNISPROTOKOLL  
BESPRECHUNG BEI LANDESHAUPTMANN MATTLE UND LR OOO  
REGIERUNGSBESPRECHUNGSZIMMER*

*24.1.2023, 15:30 bis 17 Uhr*

*Teilnehmer:*

*LH Mattle und LR OOO plus 2 Mitarbeiter*

*EE mit Dr. NNN, PPP, QQQ, RRR*

*Büro SSS, T mit Dr. PP*

*Bgm TTT (SS) und Bgm UUU (Z)*

*ich (als ehrenamtlichen technischer Beirat des Planungsverbandes)*

*Dieses Gedächtnisprotokoll betrifft nur die Zeit ab 16:15 und betrifft nur die Gespräche anlässlich meiner Verständnisfragen*

*Nach einer Schilderung der Probleme der CC als Spannbetonbrücke an der BB im Gemeindegebiet von Z durch die Herren Dr. NNN und Dr. PP konnte ich mich meine Fragen stellen.*

*Meine Einleitung bestand darin, Dr. PP als Gutachter für die EE vom Büro SSS in T mitzuteilen, dass aus meiner beruflichen Erfahrung der Kontakt mit deutschen Prüfengeuren bei meinen statischen Arbeiten in Deutschland zB bei Köln – Rhein/Main immer sehr angenehm und von Wertschätzung geprägt war. Meine jetzigen Fragen seien keineswegs als Kritik aufzufassen sondern es handelt sich nur um meinen Versuch, technische Klarheit zu schaffen.*

1.

*Aus eigener Erfahrung weiß ich, dass häufig Spannglieder verwendet wurden und werden, die in Form von parallel angeordneten Litzen hergestellt sind. Litzen wiederum sind verdrehte Einzeldrähte, meistens 7 Stück. Wenn dies bei der vorgespannten CC der Fall sein sollte, so stellt sich die Frage, ob ein lokaler Chloridangriff nur einen Einzeldraht einer Litze betrifft mit einer relativ geringen Auswirkung auf die Tragfähigkeit des ganzen Spanngliedes.*

*Dr. PP verwies auf das Bild auf Seite 6 der schriftlichen Präsentation, wonach es sich um Spanndrähte mit Durchmesser 12 mm handelt.*

(...)

*Beim Chloridkontakt wirkt der chemische Angriff auch auf die Verankerung des Spanngliedes im Bereich der Konsole. Deshalb erfolgte eine rechnerische Untersuchung, bei der die Tragfähigkeit der Konsole genauer untersucht wurde.*

(...)

2.

*Es erfolgte der Hinweis meinerseits, dass wie das Bild S. 5 betr. die Anordnung der Spannglieder, die am Rand der Konsole verankert sind, zeigt, dass die meisten Spannglieder weit von der Betonoberfläche entfernt sind und dort der Chlorideinfluss, der an der Oberfläche startet, deutlich geringer sein muss.*

(...)

*Dies wurde von ihm prinzipiell bestätigt. Als betroffen wurden nur die Spannglieder in der obersten Lage in der Konsole betrachtet, also in unmittelbarer Nähe zur Betonoberfläche. Dr. NNN ergänzte, dass in jeder der im Längsschnitt dargestellten Lage vier Spannglieder nebeneinander angeordnet sind.*

3.

*Ich wies darauf hin, dass es sich bei der CC um eine Betonbrücke mit Vorspannung mit nachträglichem Verbund handelt. Die vorgespannten Spanndrähte liegen in einem Hüllrohr. Das Hüllrohr wurde nach Aufbringen der Zugkraft auf die Spannglieder mit Einpressmörtel verpresst. Dieses Verpressen dient einerseits als Rostschutz wegen der bekannten basischen*

*Wirkung des Betons, was aus dem Stahlbetonbau bekannt ist, Andererseits bewirkt der Einpressmörtel einen Verbund zwischen Spannglied und dem umgebenden Beton. Selbst wenn die Verankerung der oben liegenden Spannglieder wegen des Chlorids nicht mehr wirksam ist, so wird über den ungestörten Verbund zwischen Beton und Spannstahl die Zugkraft kontinuierlich wieder aufgebaut. Da sollte nach geschätzten 5 bis 7 m hinter der lokal versagenden Verankerung die Spannkraft wieder planmäßig wirksam sein. Dr. PP bestätigte prinzipiell diese Einschätzung, wies aber darauf hin, dass diese Frage nicht Gegenstand seiner Untersuchung war. Bei seinem Auftrag von der EE ging es um die Beurteilung, ob die Konsole bei Entfall der Vorspannung an dieser Stelle als bruchgefährdet einzustufen ist und die Wirkung als Auflager verliert.*

4.

*Auf die Frage, ob die aktuell aufgebachte Unterstützungsstruktur in Form von Fachwerkträgern aus Stahlprofilen formschlüssig mit der Unterkante des Betontragwerkes verbunden sei, antwortete er: Es ist kein Kontakt zwischen Stahlträgeroberkante und Betonunterkante gegeben. Es wurde planmäßig so eingebaut, dass ein Abstand von 2 cm zwischen Betontragwerk und Unterstützungsstruktur besteht. Bei Versagen der Konsole wird der dann nicht mehr gestützte Betonträger um 2 cm absinken.*

5.

*Verständnisfrage: Es geht also um einen Ersatz für die möglicherweise verlorene Tragwirkung der Konsole als Auflager. Könnte man dies prinzipiell auch mit einer fundierten Einzelstütze als Auflager unter der gefährdeten Bewegungsfuge erreichen? Er meinte dazu, er kennt nicht die Untergrundverhältnisse für eine Fundierung und mögliche Schwierigkeiten bei der Herstellung des Pfeilers, aber prinzipiell wäre das auch eine Möglichkeit.*

6.

*Von Seiten der EE heißt es immer wieder, es drohe eine Einspurigkeit bei Feststellung einer Schädigung der Konsole. Wenn also bei Verringerung auf Einspurigkeit die Resttragfähigkeit der Betonbrücke gegeben ist, dann bedeutet dies, dass die einspurig wirkende Verkehrslast von Lkws im Stau noch aufgenommen werden kann. Wenn ich nun jeden zweiten Lkw entferne, dann kann diese entfernte Last durch durchgehende Pkw-Verkehrs-Last ersetzt werden. Also wäre so eine Zweispurigkeit immer noch gegeben. Dr. NNN meinte dazu, die notwendige Einspurigkeit richtet sich nicht nur nach der Größe der Verkehrslast sondern vor allem nach dem Ort der Lastwirkung. Die Lkws fahren auf der äußersten Fahrbahn und das wirkt sich wegen des Torsionsmomentes sehr ungünstig auf die Tragwirkung der Konsole aus.*

*Der LH greift diese Aussage auf und meint, man müsse also die Fahrspur der Lkws in die Straßenmitte verlagern, um ein günstigeres Ergebnis zu erzielen. Dies wurde prinzipiell von Dr. NNN bestätigt. Der LH fragte dann, ob ein Wechsel der Fahrspuren für Lkws und Pkws eine Möglichkeit wäre. Herr PPP von der EE meinte, dies sei verkehrstechnisch nicht möglich. Abschließend meinte Herr PPP noch, „die Wahrscheinlichkeit für ein Versagen sei gering, die Wahrscheinlichkeit für die Einspurigkeit sei sehr hoch“.*

*Gedächtnisprotoll erstellt:*

*NN"*



Stellungnahme vom 31.1.2023 von OO (Anlage zum Schriftsatz vom 13.2.2023):

*„Grenzüberschreitender Tunnel:  
X-Tunnel statt neuer VV-Brücke.*

*Der geplante Neubau der VV-Autobahnbrücke stößt nördlich und südlich des Xs auf großen Widerstand, zumal die dadurch entstehenden Verkehrsbehinderungen zu massiven Belastungen für die Bevölkerung führen werden. Die Landtagsabgeordneten der Wer Freiheit, OO und VVV, erneuern daher ihren Vorschlag zum Bau eines Autobahntunnels zwischen Z in SS und dem FF in W. Durch diesen Tunnel unter dem GG würde das unausweichliche Verkehrschaos beim Neubau der VV-Brücke vollkommen verhindert und langfristig das gesamte Xgebiet von den Belastungen der Autobahn befreit. Es wäre dies eine Jahrhundertchance für das gesamte R.*

*Bisher wurde immer nur die Möglichkeit eines Tunnels parallel zur bestehenden VV-Brücke zwischen Z und Xsee beleuchtet. Wesentlich sinnvoller wäre es jedoch, die ca. 6 km unter dem GG zwischen Z und FF einfach direkt durchzustechen. Dies auch deshalb, weil das Gebiet der VV-Brücke geologisch instabil ist und somit immer wieder kostspielige Renovierungsarbeiten der Brücke notwendig wären. Das wichtigste Argument für den GG-Tunnel ist aber, dass dieser ohne Beeinträchtigungen für den Verkehr und die Bevölkerung gebaut werden könnte. Nach dessen Fertigstellung könnte die bestehende Autobahnstrecke mit der VV-Brücke abgebaut und das gesamte Gebiet am X renaturiert werden.*

*Als Vorbild für einen solch grenzüberschreitenden Tunnel nennt die Wer Freiheit den RR-Tunnel zwischen Österreich und Slowenien. Dort wird mit einer Bauzeit von 6 Jahren gerade eine zweite Röhre gebaut. Während allein für die Renovierung der VV-Brücke Baukosten von über 300 Millionen Euro veranschlagt wurden, kostet der gesamte RR-Tunnel „nur“ 325 Millionen, darin enthalten sind neben den Kosten für den Tunnel jedoch auch die Zufahrten (davon 350 Meter Brücken), die am X wegfallen würden. Hinzu kommt, dass der Tunnel unter dem GG wesentlich kürzer wäre und je zur Hälfte auf Nord- bzw. Wer Seite liegt, sodass die Baukosten wesentlich geringer wären und zudem aufgeteilt würden.*

*Zwischen dem Bürgermeister von Z und mehreren Landtagsabgeordneten aus W und SS hat es diesbezüglich bereits äußerst positive politische Gespräche gegeben. Die Bevölkerung im R will keinen Neubau der VV-Brücke und hat ein Recht auf Gesundheit und Lebensqualität.*

*Wir dürfen nichts unversucht lassen, um die Bevölkerung im R vom Verkehr zu entlasten, vorallem aber dürfen wir uns nicht von einer grünen Verkehrsministerin eine Brücken-Variante vorschreiben lassen, die zu massiven Verkehrsbehinderungen führen wird und somit den Lebensraum im gesamten R (und durch den Umwegverkehr beim Brückenbau auch im Oberen Gericht und im RR) zerstört.*

*Landtagsabgeordneter  
OO  
Wer Landtag"*

Schriftsatz vom 16.2.2023:

*„ERGÄNZENDE EINWENDUNGEN  
Gemäß § 7a BStG 1971 i.V.m. § 8 AVG*

*In umseits rubrizierter Verwaltungsrechtssache ergänzt die Gemeinde Z (zum bereits eingebrachten Schriftsatz vom 13.2.2023) ihre Einwendungen wie folgt:*

*7.*

*Die Stützen Nr. 45-48 und das Widerlager Süd der derzeitigen CC gründen im Stirnbereich der aktiven, tiefgündigen Massenbewegung, die sich vom QQ Berg herunter erstreckt. Die Bewegungsrate wird mit ca. 1 cm/Jahr angegeben.*

*Zahlreiche Erkundungen (detaillierte Geländeaufnahmen, Bohrungen samt Inklinometermessungen, Schürfe und Hybridseismik) wurden in dieser Zone durchgeführt und im Bericht „Geotechnik“ ausführlich dargestellt.*

*Die bisherigen von der EE beauftragten Erkundungsmaßnahmen erstreckten sich allerdings lediglich auf den direkten Gründungsbereich der Brückenpfeiler.*

*Zahlreiche Beispiele im alpinen Raum lehren, dass Massenbewegungen in diesem Ausmaß nur in ihrer Gesamtheit in ihrem Bewegungsverhalten verstanden werden können. Ein Monitoring der tiefgündigen Massenbewegung QQ Berg fehlt allerdings bislang.*

*Gerade mit dem nun allorts spürbaren Klimawechsel sind zukünftige Zunahmen der Bewegungen abzusehen. Die Annahme seitens der EE, dass die Bewegungsrate auch zukünftig mit 1 cm/Jahr gleich bleiben wird, ist aus heutiger Sicht nicht nachvollziehbar. Die Brücke wird für die nächsten 100 Jahre gebaut und entsprechende technische Nachstellungsmöglichkeiten werden vorgesehen (EE: „wir haben das technisch im Griff“). Denken wir 50 Jahre zurück als die CC gebaut wurde: die damaligen Brückenbautechniker waren sicher auch am letzten Stand der Technik und bauten mit gutem Gewissen in die Massenbewegung hinein. Damals war allerdings das Ausmaß dieser Massenbewegung nicht bekannt.*

*Heute gibt es wissenschaftliche Kenntnisse dieses naturgegebenen Problems.*

*Ein Tunnel westlich der FLUSS W würde die QQ Massenbewegung nicht berühren. Eine Brückenfundierung in einer bekannten aktiven Massenbewegung, deren künftiges Verhalten mit derzeitigem Wissenstand nicht absehbar ist, ist aus derzeitiger Sicht als Eingehung eines unkalkulierbaren Risikos zu bewerten.*

*Diese Thematik wurde auch bereits im Schriftsatz vom 13.2.2023 zu Punkt 2.6.2 bzw. Punkt 8., worin die Unzulässigkeit der Erneuerung der CC aus den Bestimmungen der Alpenkonvention dargelegt wurde.*

*Aus den vorgenannten Gründen stellt die Einschreiterin den*

*Beweisantrag,*

*auf Einholung eines geologischen Gutachtens zum Beweis dafür, dass die Annahme der DD GmbH (EE BMG), dass künftig die Bewegungsrate auch zukünftig mit 1cm/Jahr gleich bleiben wird unrichtig und mit vermehrten Zunahmen der Bewegungen zu rechnen ist, demgegenüber bei Errichtung eines Tunnels westlich der FLUSS W die QQ Massenbewegung nicht berührt wäre, sodass die Errichtung eines Tunnels jedenfalls dauerhaft wirtschaftlicher ist und weniger Aufwand der öffentlichen Hand in Errichtung und Erhaltung verursachen wird, als die Generalerneuerung der CC. Zudem birgt die Brückenfundierung in einer aktiven geologischen Bewegung hinein, unkalkulierbare und unvorhersehbare Risiken, sodass auch aus diesem Grunde die beantragte Erneuerung der CC unzulässig ist.*

*Gleichzeitig wird auch das E-Mail des Univ. Prof. Dr. XXX vom 15.2.2023 samt Stellungnahme in Vorlage gebracht."*

Stellungnahme vom 15.2.2023 von Univ.-Prof. Dr. XXX (Anlage zum Schriftsatz vom 16.2.2023):

*„A \*\* BB, Generalerneuerung CC, Bericht Geotechnik.*

*Stellungnahme zur geplanten Gründung des Südabschnittes der CC in der Zone des aktiven Talzuschubes QQ Berg.*

*Die Stützen Nr. 45-48 und das Widerlager Süd der derzeitigen CC gründen im Stirnbereich der aktiven, tiefgründigen Massenbewegung, die sich vom QQ Berg herunter erstreckt. Die Bewegungsrate wird mit ca. 1 cm/Jahr angegeben.*

*Zahlreiche Erkundungen (detaillierte Geländeaufnahmen, Bohrungen samt Inclinometermessungen, Schürfe und Hybridseismik) wurden in dieser Zone durchgeführt und im Bericht „Geotechnik“ ausführlich dargestellt. Die Interpretation der zur Verfügung stehenden Daten erfolgte äußerst korrekt und zufriedenstellend. Die bisherigen von der EE beauftragten Erkundungsmaßnahmen erstreckten sich allerdings lediglich auf den direkten Gründungsbereich der Brückenpfeiler.*

*Zahlreiche Beispiele im alpinen Raum lehren uns allerdings, dass Massenbewegungen in diesem Ausmaß nur in ihrer Gesamtheit in ihrem Bewegungsverhalten verstanden werden können. Ein Monitoring der tiefgründigen Massenbewegung QQ Berg fehlt allerdings bislang, obwohl meinerseits bereits vor zwei Jahren darauf eindringlich hingewiesen wurde.*

*Gerade in Tirol wurden vorbildhaft seitens der YYY an potentiell gefährdeten Einhängen des Stausees O (PP) Messprogramme und Modellierungen durchgeführt, sowie sogar ein Erkundungsstollen vorgetrieben – sozusagen am letzten Stand der Technik – um die Auswirkungen wechselnder Umweltbedingungen vorhersehen zu können. Also müssen wir hier zur Abwechslung nicht immer zum „Vorbild“ Schweiz schauen. Hier ist es selbstverständlich schon längst „state of the art“ jahrelanges Monitoring von Massenbewegungen im Bereich von Infrastruktur zu installieren. Ein Beispiel sei hier zitiert: Wolter et al., Engineering Geology 270 (2020), Integrated multi-temporal analysis of the displacement behavior ..... of a deep seated compound landslide (Cerentino, Switzerland).*

*Das zitierte Beispiel behandelt zudem ganz ähnliche Gesteinsformationen wie am QQ Berg.*

*Gerade mit dem nun allorts spürbaren Klimawechsel sind zukünftige Zunahmen der Bewegungen abzusehen. Die Annahme seitens der EE, dass die Bewegungsrate auch zukünftig mit 1 cm/Jahr gleich bleiben wird, ist aus heutiger Sicht nicht nachvollziehbar. Die Brücke wird für die nächsten 100 Jahre gebaut und entsprechende technische Nachstellungsmöglichkeiten werden vorgesehen (EE: „wir haben das technisch im Griff). Denken wir 50 Jahre zurück als die CC gebaut wurde: die damaligen Brückenbautechniker waren sicher auch am letzten Stand der Technik und bauten mit gutem Gewissen in die Massenbewegung hinein. Damals war allerdings das Ausmaß dieser Massenbewegung nicht bekannt.*

*Heute sind wir in Kenntnis dieses naturgegebenen Problems, aber wir wollen offensichtlich nichts Genaueres über das Verhalten und die Dynamik des Talzuschubes wissen: das ist nicht der letzte Stand der Technik!!*

*Davon abgesehen, würde ein Tunnel westlich der FLUSS W die QQ Massenbewegung nicht einmal berühren. Aber Sicherheit geht vor – das ist nun das Totschlagargument. Aber ist eine Brückenfundierung in einer aktiven Massenbewegung, deren zukünftiges Verhalten mit dem derzeitigen Wissensstand nicht absehbar ist, auf 100 Jahre hinaus wirklich so sicher?*

Y/OO, 15.02.2023

Univ.-Prof. Dr. XXX  
Institut für Geologie der Universität Y"

Mit Schreiben vom 14.4.2023 übermittelte die belangte Behörde die zwischenzeitlich von den bestellten nichtamtlichen Sachverständigen eingeholten Gutachten für die Fachgebiete „Verkehr und Verkehrssicherheit“, „Lärm und Licht“, „Luft und Klima“, „Erschütterungen“, „Oberflächen und Grundwasser“, „Abfälle und Altlasten“, „Boden und Fläche, Raum, Freizeit und Erholung, Landschaft, Sach- und Kulturgüter“, „Ökologie, Naturschutz und allgemeine Zoologie“, „Biologische Vielfalt (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume) inkl Gewässerökologie“, „Geotechnik“ und „Humanmedizin“ gemäß § 45 Abs 3 AVG im Rahmen des Parteigehörs an die Beschwerdeführerin und gab ihr Gelegenheit zur Stellungnahme.

Die Beschwerdeführerin brachte diesbezüglich ihre Stellungnahme mit 12.5.2023 ein führte darin zusammengefasst aus:

*„Zum Gutachten für das Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit:*

*Im Gutachten werde eine Verkehrswirksamkeit des X GGGs ab 2022 unterstellt. Von der FFFF sei die Fertigstellung jedoch erst mit 2032 prognostiziert worden und da zu diesem Zeitpunkt die nördliche Zulaufstrecke in Bayern noch nicht hergestellt sein werde, sei auch dann lediglich von einer marginalen Verkehrswirksamkeit auszugehen. Dadurch dass es nicht absehbar sei, bis wann die Nachbarstaaten ihren Anschlusspflichten an den X GGG nachkommen würden,*

*stelle selbst die Verkehrswirksamkeit mit 2032 eine reine Hypothese dar. Das Gutachten gehe in diesem Zusammenhang also von falschen und unzutreffenden Annahmen aus.*

*Das Gutachten beinhalte die Annahme der Bauphase 1 und Bauphase 2 für das Jahr 2023 sowie die Annahme der Verkehrsfreigabe der Brücke für bereits 2025. Für beide angenommenen Zeitpunkte gebe es keinerlei Anhaltspunkte und das Gutachten sei in diesem Punkt unschlüssig und inhaltlich objektiv nicht nachvollziehbar bzw. würden die Mängel die Untauglichkeit des Gutachtens als Entscheidungsgrundlage begründen.*

*Insbesondere vor dem Hintergrund der sich verschärfenden Klimakrise dürfe die rasche Umsetzung des Bauprojekts bzw. die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrsaufkommens nicht die einzigen Ziele sein. Vielmehr müssten längerfristige Betrachtungen Platz finden und darauf Bedacht genommen werden, ob durch die Genehmigung des Projekts der Straßenverkehr zunehmen und damit die Erreichung der Klimaziele weiter in die Zukunft verschoben werde bzw. Strafzahlungen die Folge wären.*

*Da diese Auswirkungen nicht im gebotenen Umfang im Gutachten berücksichtigt seien, sei das Gutachten diesbezüglich unvollständig und auch das Gutachtensergebnis entsprechend verkürzt.*

*Die Ausführungen im Zusammenhang mit der Verwendung des Pannenstreifens als Fahrspur seien vor dem Hintergrund des bis 2035 tatsächlich zu erwartenden Verkehrsaufkommens welches durch mehrere Prognosen belegt sei nicht nachvollziehbar. Die Annahme, dass der Bemessungsverkehr gleich und der Verkehrsfluss stabil bleiben werde sei nicht belegt und auch nicht begründbar weshalb auch die Ergebnisse des Gutachters deutlich relativiert würden. Auch der Bau des XGGGs würde an der Erhöhung der Verkehrszahlen nichts ändern. Es sei daher mit Sicherheit zu erwarten, dass der Pannenstreifen, wie bei der ZZZ, zu einem weiteren Fahrstreifen umfunktioniert werde und sich dadurch die Emissionslast erhöhen werde.*

*Das Gutachten sei zudem aus folgenden Gründen nicht verwertbar:*

- Die Größe des Untersuchungsgebietes zur Beurteilung der verkehrsbedingten Immissionen durch die Generalerneuerung sei nicht ausreichend groß gewählt.*
- Der Sachverständige gehe unzulässiger Weise davon aus, dass es durch die Generalerneuerung weder zu einer Verkehrsverlagerung noch zu induziertem Neuverkehr kommen würde.*
- Die Argumentation, dass die Anzahl der Fahrbahnen pro Fahrtrichtung (FPF) trotz Sanierung gleich bleibe sei schon aufgrund der damit bewirkten Verbreiterung der Brücke illusorisch. Aus den Einreichunterlagen und den darin beschriebenen Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) ergebe sich, dass für das Jahr 2035 ein Ausbau auf eine höhere Anzahl von FPF aufgrund der (teilweise schon bestehenden) Instabilität des Verkehrsflusses gerechtfertigt sei. Aufgrund der vorgesehenen Breite sei in Zukunft auch eine Abwicklung des Verkehrs durch sechs Fahrstreifen möglich. Demnach handle es sich bei dem Vorhaben auch um eine vorbereitende Maßnahme zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Brücke. Dennoch würden die von der Antragstellerin angegebenen QSC vom Gutachter nicht in Zweifel gezogen und eine 4+0 Verkehrsführung angenommen werden.*

- Die zu erwartende Erhöhung der FPF führe zu Reisezeitverkürzungen und damit zu Verkehrsinduktionen, welche aber durch den zu klein gewählten Untersuchungsraum nicht berücksichtigt würden.
- Die falschen zeitlichen Annahmen für die Bauphasen sowie den Fertigstellungszeitpunkt im Gutachten würden zu falschen Annahmen für die abzuwickelnden Verkehrsmengen führen. Konkret sei von einer höheren Verkehrsnachfrage und einer schlechteren Verkehrsqualität als prognostiziert auszugehen, welche auch zu einem raschen Ausbau auf sechs Fahrstreifen führen würden.
- Auch Pandemie bzw. Inflationsbedingt sei mit einer stärkeren Steigung des Verkehrs zu rechnen als im Gutachten angenommen.
- Die Verkehrszählungen für das Vorhaben seien im Jahr 2017 und somit zu einem Zeitpunkt durchgeführt worden, zu dem es aufgrund mehrerer Murenabgänge zu einer längeren Sperre der B \*\*\*gekommen war. Durch die Ergänzung der Daten mittels Zahlen und Hochrechnungen aus anderen Jahren seien die Verkehrsprognosen mit noch mehr Unsicherheiten behaftet als dies ohnehin der Fall sei. Teilweise seien die Zählungen auch unmittelbar vor den Schulferien in Tirol erfolgt und daher nicht aussagekräftig. Dies sei vom Sachverständigen nicht berücksichtigt worden.
- Das für die Beurteilung der Verkehrsqualität herangezogene Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) in der Ausgabe 2015 sei ein deutsches Regelwerk. In Österreich seien stattdessen die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) anzuwenden. Die Projektwerberin habe die HBS allein deshalb gewählt, um bei Anwendung der RVS das Ergebnis zu vermeiden, dass eine Verbreiterung auf drei Fahrspuren pro Fahrtrichtung erforderlich geworden wäre.
- Die Bemessungsverkehrsstärke Q30 sei anders als im Gutachten ausgeführt nicht aus Kurzzeitmessungen hergeleitet worden. Dadurch sei das Gutachten mit eklatanten methodischen Mängeln behaftet.
- Die Kapazitätssteigerung und damit einhergehende Erhöhung der Emissionslast durch die Generalerneuerung sei in der Beantwortung des Sachverständigen der Stellungnahme der Gemeinde Z nur unzureichend beantwortet worden.
- Das Gutachten sei insgesamt methodisch fehlerhaft, inhaltlich widersprüchlich und auf falschen Sachverhaltsannahmen basierend.

Zum Gutachten für das Fachgebiet Luft und Klima:

Die Mängel des Gutachtens für den Fachbereich Verkehr und insbesondere die Unterschätzung der Verkehrsentwicklung würden sich auch auf die Berechnungen für die Luftschadstoffimmissionen auswirken.

Die kumulierenden Wirkungen hinsichtlich der Luftschadstoffimmissionen seien nicht berücksichtigt und für die Betriebs- und Bauphase seien die Emissionsansätze und die kumulierten Immissionen verschiedener Emissionsquellen weder berücksichtigt noch beurteilt worden.

Die Qualitätsstufe für den Verkehr werde fälschlicherweise als flüssig eingeschätzt und die Tagesganglinien seien unlogisch für die einzelnen Prognosejahre.

*Die Emissionsansätze für die Betriebsphase im Fachbeitrag Luftreinhaltung seien nicht nachvollziehbar und für die Bauphasen seien falsche Annahmen (z.B. für die eingesetzten Kubaturen etc.) getroffen worden.*

*Die Emissionen der Bauphase seien lediglich im Vergleich mit jenen, die auf der CC durch den Verkehr im Bestand entstehen, ermittelt und dabei die räumlichen Eigenschaften der Emissionsquellen mit Linienquellen verwechselt worden. Das Vorhaben werde dadurch essentiell geschönt.*

*Kehrmaschinen seien trotz ihrer starken Verursachung von Feinstaub vorgeschrieben worden.*

*Das Gutachten beschäftige sich nicht mit der Problematik des Ultrafeinstaubes (Partikel im Nanometer (Bereich) und auch nicht mit Mikroplastikemissionen bzw. Schadstoffen durch Reifenabrieb.*

*Es sei medizinisch ebenfalls zu beurteilen, ob es durch das Vorhaben zu Gesundheitsbeeinträchtigungen aufgrund der kumulativen Einwirkung von Lärm und Luftschadstoffen und der weiteren Verschlechterung des Landschaftsbildes komme.*

*Für die Berechnung der Emission klimarelevanter Abgase sei lediglich von CO<sub>2</sub> Emissionen ausgegangen worden obwohl zu erwarten sei, dass auch andere klimarelevante Gase emittiert werden. Eine Darstellung in CO<sub>2</sub> Äquivalent sei erforderlich.*

*Der Bauverkehr sei fälschlicherweise als flüssig angenommen, das Bestehen des X GGGs unterstellt und das Mengengerüst für den Bau viel zu gering abgeschätzt worden, wodurch auch die Einsatzdauern und Fahrten während dieser Phase als zu gering angesetzt seien. Die ausgewiesenen CO<sub>2</sub> Emissionen seien daher zu niedrig.*

*Die erforderliche Energie zur Herstellung und Bereitstellung von Kraftstoff für die Baumschienen sei fälschlicherweise nicht berücksichtigt worden und auch die „graue Energie“ im Zement und Stahl für die Herstellung von Begleitwegen etc. nicht inkludiert.*

*Es fehle die Angabe der erforderlichen Energie und Emissionen für die Zerkleinerung der Brücke und der Endlagerung des dadurch entstehenden Materials und Kubaturen der Bauphase seien viel zu klein angesetzt.*

*Das Gutachten gehe von der falschen Annahme aus, dass der durch das Vorhaben induzierte Verkehr durch die Projektwerberin nicht beeinflussbar sei.*

*Auch dieses Gutachten sei daher mangelhaft und widersprüchlich und nicht im Verfahren zu verwenden.*

*Zum Gutachten für das Fachgebiet Lärm und Licht:*

*Aufgrund der Verlärmung des Tals seien durchgehend beidseitige aktive Lärmschutzmaßnahmen (nach innen gekröpfte) notwendig.*

*Schon durch das Abstellen auf das fehlerhafte Gutachten für den Fachbereich Verkehr mit zu kleinem Untersuchungsgebiet, Annahme der Wirksamkeit des X GGGs uÄ. seien die Berechnungen für die Lärmimmissionen nicht nachvollziehbar.*

*Die Annahmen für die Bauphase (z.B. Abwicklung des Bauverkehrs über die CC) seien nicht nachvollziehbar und unrealistisch.*

*Die Einteilung der Flächen in lediglich hochabsorbierend und reflektierend seien hinsichtlich der Bodendämpfung zu stark vereinfacht und übersehe auch Werte dazwischen. Es gehe auch nicht hervor, welche Flächen wie eingestuft wurden. Dadurch sei die Bestätigung der Plausibilität der Annahmen der Projektwerberin durch den Gutachter nicht möglich.*

*Der Gutachter sei nicht auf die von der Projektwerberin willkürlich angesetzte Verteilung von lärmarmen LKW eingegangen.*

*Im Gutachten werde von einer Regelarbeitszeit von 40 Stunden pro Woche ausgegangen obwohl sich aus den angegebenen Arbeitszeiten eine 80 Stunden Woche ergebe.*

*Der Sachverständige habe die Emissionshöhen nicht beurteilt und die örtlichen Annahmen der Lärmquellen (bspw. „unten“ für den Abbruchhammer) seien nicht plausibel.*

*Es fehle die Berücksichtigung von Kumulierungen der Lärmimmissionen und auch Änderungen der Schallimmissionen seien im Gutachten vernachlässigt worden.*

*Für die Betriebs- und Bauphase seien die entsprechenden Emissionsansätze und die kumulierten Immissionen verschiedener Emissionsquellen nicht berücksichtigt worden.*

*Es fehle eine schalltechnische Untersuchung des Ist Zustandes.*

*Das 3D Rechenmodell sei von Sachverständigen nicht überprüft worden.*

*Es fehle die Berücksichtigung von Infraschall.*

*Das Gutachten weise Widersprüche im Zusammenhang mit der für eine luftreinhaltetechnische Ausbreitungsrechnung erforderlichen Planungstiefe auf und beinhalte nicht nachvollziehbare Ergebnisse bzw. seien auch andere Parameter (z.B. Geschwindigkeiten, Rechenparameter) nicht nachvollziehbar.*

*Das Gutachten gehe von einer falschen Verkehrsprognose für 2035 aus.*

*Auch dieses Gutachten sei daher unvollständig, nicht nachvollziehbar und mangelhaft.*

*Zum Gutachten für das Fachgebiet Erschütterungen:*



*Weder im Gutachten noch in der erschütterungstechnischen Untersuchung sei eine Abschätzung für die Bauphase vorgenommen worden, die eine Beurteilung der zu erwartenden Erschütterungen ermögliche. Es bestehe lediglich ein Monitoring. Betreffend die Betriebsphase sei zudem nicht dargelegt, welche Änderungen die Aufteilung der Erschütterungen von einer auf zwei Brücken habe.*

*Insgesamt enthalte das Gutachten zudem keine Befundergebnisse, die als solche Gegenstand einer Gutachtenserstattung sein könnten, weshalb es gänzlich unverwertbar sei.*

*Zum Gutachten für das Fachgebiet Humanmedizin:*

*Das Gutachten baue auf den oben beschriebenen fehlerhaften Gutachten auf und sei bereits deshalb anzuzweifeln.*

*Hinsichtlich der A Staub Immissionskonzentrationen beinhalte das Gutachten einen Vergleich mit jenen des Arbeitnehmerschutzes. Ein solcher Vergleich sei jedoch für die allgemeine Bevölkerung des Tales nicht zutreffend und daher in seiner Schlussfolgerung, dass der Staub der Bauphase zu keinen gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen würde unzulässig.*

*Die Annahme, dass inerter Staub der Bauphase weniger gefährlich sei, sei unrichtig. Dasselbe gelte für die Aussage, dass Kohlepartikel bioständig seien.*

*Die statistische Berechnung der Gefährdung der Anrainer durch Zusatzbelastungen sei unpassend und die Berechnung der Reduktion der statistischen Lebenserwartung nicht nachvollziehbar, da es wesentlich auf die Zusammensetzung der Luftschadstoffe ankomme. Auch treffe die Statistik nicht alle Menschen gleich, sondern würden einzelne Personen erkranken.*

*Es fehle die Berücksichtigung der kombinierten Wirkung von NO<sub>x</sub> und Feinstaub sowie Ultrafeinstaub, Lärm und weitere negative Umweltfaktoren.*

*Der Unterschied von 10% beim Vergleich der jährlichen Krebs Inzidenz bundesweit mit jener im Bundesland Tirol werde vom Gutachter kommentarlos hingenommen.*

*Die im Gutachten angegebenen Inzidenzraten für die verschiedenen Tumore seien in Tirol unterschiedlich und würden auch bezirkweise unterschiedliche Werte aufweisen. Dass der landesweite Durchschnitt für die Hochrechnung für die Gemeinde verwendet werde, sei zwar statistisch begründbar, beschreibe die tatsächliche Verteilung der Häufigkeit jedoch nur mangelhaft weshalb die Ausführungen in diesem Zusammenhang auch unvollständig bzw. unzutreffend seien.*

*Aufgrund der Gefahren durch Ultrafeinstaub sei die Tiroler Landesregierung mit einem Dringlichkeitsantrag zur Erstellung einer klinischen Studie zu den Erkrankungen im Tiroler R aufgefordert worden. Ohne diese abzuwarten, komme den Aussagen des medizinischen Sachverständigen im Hinblick auf die Belastung durch Nanopartikel keine Aussagekraft zu.*

*Die Ausführungen zu den medizinischen Auswirkungen von Lärm auf die menschliche Gesundheit seien unvollständig, da diese bspw. nicht darauf eingehen würden, dass Lärm auch zu Herzinfarkten führen könne.*

*Für die Bauphase würden weder das Frequenzspektrum noch die Impulshaltigkeit der Geräusche berücksichtigt werden.*

*Die Problematik von Infraschall sei vollkommen unberücksichtigt und auch eine Abschätzung der Gefährdung von Anrainern durch sekundären Luftschall fehle. Dies sei auch nicht möglich, da weder der Fachbeitrag noch das Gutachten zum Fachgebiet Erschütterungen quantitative Aussagen über die zu erwartenden Erschütterungen beinhalte, sondern diesbezüglich lediglich auf ein begleitendes Monitoring verwiesen werde.*

*Das Gutachten sei daher insgesamt zur Gänze ungeeignet, um im Verfahren für die Entscheidung herangezogen zu werden.*

*Zum Gutachten für das Fachgebiet Geotechnik:*

*Diesbezüglich kann auch die Ausführungen in der Stellungnahme von Ing. NN verwiesen werden. Die Stellungnahmen sind diesbezüglich inhaltlich deckungsgleich.*

*Es fehle ein Gutachten aus den Fachbereichen Landwirtschaft sowie Natur und Landschaftsschutz. Im Untersuchungsgebiet gebe es landwirtschaftliche Nutzungen, die Auswirkungen des Vorhabens auf die Landwirtschaft sei jedoch nicht geprüft worden. Zudem sei die Auswirkung des Vorhabens auf die im Bereich der A \*\* bestehenden Bienenvölker sowie auf die Schaf-, Pferde und Fischzuchten nicht untersucht worden.*

*Im zusammenfassenden Umweltbericht seien einige Tierarten (z.B. Rötelmaus, Gartenschläfer, Reptilien und Insektenarten) aufgrund der zu erwartenden Lärm und Luftschadstoffe bzw. Erschütterungen fälschlicherweise mit „geringer Auswirkung“ eingestuft worden.*

*Es sei nicht untersucht worden, welche Auswirkungen die jahrelange Eintrübung des Flusses von Oberflächengewässern habe. Auch sei im Fachbeitrag Oberflächengewässer die Auswirkungen der mehrjährigen Bauphase auf die dort beheimateten Tiere nicht untersucht worden.*

*Die Einschätzung, dass der Bau und der Betrieb nur (sehr) geringe bzw. keine verbleibenden Auswirkungen auf das Landschaftsbild habe sei nicht nachvollziehbar."*

Mit dem nunmehr angefochtenen Bescheid vom 21.8.2023 bestimmte die belangte Behörde gemäß § 4 Abs 1 BStG 1971 den Straßenverlauf für das Bundesstraßenbauvorhaben „A \*\* BB, Generalerneuerung CC“ zwischen dem V Talübergang und der Anschlussstelle X Nord im Bereich von etwa Autobahnkilometer 30,0 bis Autobahnkilometer 32,5 auf Grundlage des einen integrierenden Bescheidbestandteil bildenden diesbezüglich eingereichten Projektes. Das Vorhaben sieht im Zuge der Generalerneuerung in diesem Autobahnabschnitt den Ersatz des vorhandenen Tragwerks, welches derzeit beide Richtungsfahrbahnen aufnimmt, durch zwei

neue Tragwerke vor. Das Bestandstragwerk wird dabei rückgebaut und an der Stelle ein neues Tragwerk für die Richtungsfahrbahn X errichtet. Das zweite Tragwerk wird nordöstlich des bestehenden Brückentragwerks errichtet und die Richtungsfahrbahn Y aufnehmen. Das neue Tragwerk für die Richtungsfahrbahn X wird etwa auf der vorhandenen Zentralachse liegen. Die neue Zentralachse verschiebt sich daher um etwa eine halbe Richtungsfahrbahnbreite nach Osten, wodurch es zu einer Achsenverschiebung von über 5 m kommt. Die maximale Verschiebung beträgt 8,1 m. Jede Richtungsfahrbahn weist zwei Fahrbahnen pro Fahrtrichtung (FPF) mit einer Breite von jeweils 3,75 m und einen Pannestreifen mit einer Breite von 3,90 m auf. Die belangte Behörde legte diesbezüglich den Verlauf der Straßenachse entsprechend dem Trassenplan (Plannummer EE \*\*\*) und darauf bezogen die Grenzen des Bundesstraßenbaugebietes gemäß § 15 BStG 1971 fest. Zudem legte die belangte Behörde sowohl für die Betriebs- als auch für die Bauphase Auflagen als Nebenbestimmungen fest und wies die im Verfahren erhobenen Einwendungen und Anträge als unzulässig zurück bzw als unbegründet ab. Die eingeholten Gutachten sowie fachgutachterlichen Stellungnahmen würdigte die belangte Behörde und sah die Befundaufnahmen als vollständig und die gutachterlichen Beurteilungen als schlüssig und nachvollziehbar an. Sämtliche Anträge auf Einholung weiterer Gutachten bzw ein Ersetzen dieser wies die belangte Behörde daher ab. Insbesondere das Gutachten für das Fachgebiet „Verkehr und Verkehrssicherheit“ konnte nicht durch die getätigten Einwendungen erschüttert werden und unterblieb es, dem Gutachten auf gleicher fachlicher Ebene entgegenzutreten. Losgelöst davon qualifizierte die belangte Behörde sämtliche während der Auflagefrist vom 22.12.2022 bis einschließlich 16.2.2023 eingelangten Stellungnahmen nicht als zulässige Einwendungen, aus denen eine Parteistellung abgeleitet werden kann (S 246, 248 und 252). Die belangte Behörde hielt diesbezüglich jedoch fest, die in den Äußerungen vorgebrachten Bedenken zum Vorhaben wurden dennoch berücksichtigt und zum Gegenstand der Ermittlungen gemacht. Im Ergebnis trafen die dargelegten Bedenken nicht zu und wurden durch fachliche Argumente sowohl auf Projektwerberinnenseite als auch aufgrund der gutachterlichen Stellungnahmen der beigezogenen nicht amtlichen Sachverständigen für die angesprochenen Fachbereiche entkräftet (S 252 ff). Zusammenfassend kam die belangte Behörde aufgrund des festgestellten Sachverhalts zum Ergebnis, das Projekt erfüllt die Tatbestandsvoraussetzungen des § 4 Abs 1 iVm §§ 7 und 7a BStG 1971. Subjektive öffentliche Rechte gemäß § 7a Abs 1 BStG 1971 werden nicht verletzt. Die Projektwerberin erfüllt bei Einhaltung der getroffenen Auflagen, welche von der Projektwerberin als Maßnahmen zur Abwehr der vorhabensbedingten Auswirkungen durch Lärm, Licht, Luft und Erschütterungen durchzuführen sind, die in § 7 Abs 3 BStG 1971 auferlegte Verpflichtung. Auch sonst sind im Verlauf des Ermittlungsverfahrens keine Umstände zu Tage getreten, die Zweifel an der Erfüllung der Tatbestandsvoraussetzungen aufkommen lassen. Auch sah die belangte Behörde die Genehmigungsvoraussetzungen des § 20 Abs 2 und 3 IG-L für das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben als erfüllt an.

In der dagegen fristgerecht erhobenen Beschwerde führte die Beschwerdeführerin durch ihren ausgewiesenen Rechtsvertreter auszugsweise aus:

*„Bescheidbeschwerde  
gemäß Art. 130 Abs, 1 Z. 1 iVm Art \*\*10 Abs 1 Z. 1 B-VG*

(...)

## I. Beschwerdegegenstand

*Gegen den Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Abteilung \*\*\* – Rechtsbereich Bundesstraßen) vom 21. August 2023, GZ \*\*\*, der Beschwerdeführerin durch Edikt zugestellt am 11. September 2023, betreffend das Genehmigungsverfahren „BB – Generalerneuerung CC“ gemäß § 4 BStG 1971, erhebt die Beschwerdeführerin durch ihren bevollmächtigten Vertreter gemäß § 130 Abs. 1 Z 1 und Art. \*\*10 Abs. 1 Z 1 B-VG innerhalb offener Frist*

### BESCHWERDE

*an das Bundesverwaltungsgericht der Republik Österreich.*

*Der bekämpfte Bescheid wird seinem gesamten Umfange nach angefochten.*

## II. Sachverhalt

*1. Mit Schreiben vom 16.05.2022 hat die DD GmbH (EE BMG) im Vollmachtsnamen der (EE) beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovationen und Technologie (BMK) den Antrag auf Einleitung des Verfahrens zur Bestimmung des Straßenverlaufs gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971 (PStG 1971) für das Bundesstraßenbauvorhaben Generalerneuerung der CC im Zuge der A \*\* BB im Bereich der Gemeinde Z samt Einreichprojekt und Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit eingebracht.*

*Die Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages im Großverfahren betreffend das Bundesstraßenbauvorhaben „A \*\* BB, Generalerneuerung CC“ im Bereich der Gemeinde Z ist mit Edikt des BMK vom 6. Dezember 2022, GZ \*\*\*, am 22. Dezember 2022 erfolgt.*

*Zugleich wurde bekannt gegeben, dass Nachbarn im Sinne des § 7a BStG 1971 als Parteien gemäß § 8 AVG innerhalb der achtwöchigen Auflagefrist schriftlich Einwendungen beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovationen und Technologie einbringen können.*

*2. Da die Gemeinde Z durch das Straßenbauvorhaben als Liegenschaftseigentümerin unmittelbar in ihren subjektiven öffentlichen Rechten gefährdet wird und diese darüber hinaus Inhaberin des Gemeindekindergartens und der Krippe Z ist, hat diese im Rahmen des Parteiengehörs in umfassender Weise entsprechende Einwendungen erhoben. Dabei wurde insbesondere gerügt, dass durch das Vorhaben mit Hinblick die gesetzlichen Vorgaben für eine behördliche Genehmigung nach dem BStG, insbesondere aufgrund der Immissionslast, der Eigentumseingriffe, der Gesundheitsgefährdung und der Eingriffe in den Naturhaushalt, die Landwirtschaft und die Ökologie, nicht eingehalten würden.*

*3. In der Folge wurden zur Feststellung des relevanten Sachverhalts betreffend die Genehmigungsvoraussetzungen des Projekts gemäß § 30 BStG 1971 nichtamtliche*

*Sachverständige aus den Fachgebieten Verkehr und Verkehrssicherheit, Luft und Klima, Lärm und Licht; Erschütterungen; Humanmedizin; Geotechnik; Oberflächen und Grundwasser sowie Abfälle und Altlasten; biologische Vielfalt: Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inklusive Gewässerökologie; Mensch (Raum, Freizeit und Erholung), Boden und Fläche, Landschaft, Sach- und Kulturgüter bescheidmäßig bestellt und mit der Aufnahme von Befund und Erstattung der jeweiligen Gutachten im Rahmen ihres Sachgebietes beauftragt.*

*4. Die Gemeinde Z hat als Nachbar im Sinne des § 7a BStG 1971 und damit als Partei gemäß § 8 AVG auch zu den im Verfahren eingeholten Gutachten fristgerecht eine umfangreiche Stellungnahme abgegeben.*

*Im Rahmen der Stellungnahme wurde u.a. gerügt, dass die Gutachten aus den Fachgebieten Verkehr und Verkehrssicherheit, Luft und Klima, Lärm und Licht, Erschütterungen, Humanmedizin sowie Geotechnik auf unvollständiger Sachverhaltsbasis erstattet worden sind, methodisch in vielerlei Hinsicht nicht einwandfrei abgefasst sind und inhaltlich widersprüchlich sind, wobei diese Mängel im Einzelnen aufgezeigt und in den jeweiligen Gutachten Punkt für Punkt nachgewiesen worden sind. Darüber hinaus wurde das gänzliche Fehlen der Aufnahme von Befund und Erstattung eines Gutachtens aus den Fachbereichen Landwirtschaft sowie Natur- und Landschaftsschutz gerügt.*

*5. Mit Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Abteilung \*\*\* – Rechtsbereich Bundesstraßen vom 21. August 2023, GZ \*\*\*, wurde der Straßenverlauf für das Bundesstraßenbauvorhaben „A\*\* BB, Generalerneuerung CC“ zwischen dem V Talübergang und der Anschlussstelle X Nord im Bereich von etwa Autobahnkilometer 30,0 bis Autobahnkilometer 32,5 auf der Grundlage des eingereichten Projektes wie folgt bestimmt: Im Zuge der Generalerneuerung in diesem Autobahnabschnitt wird das vorhandene Tragwerk, welches derzeit beide Richtungsfahrbahnen aufnimmt, durch zwei neue Tragwerke ersetzt. Dabei wird das Bestandstragwerk rückgebaut und an der Stelle ein neues Tragwerk für die Richtungsfahrbahn X errichtet. Das zweite Tragwerk wird nordöstlich des bestehenden Brückentragwerks errichtet und die Richtungsfahrbahn Y aufnehmen. Da das neue Tragwerk für die Richtungsfahrbahn X etwa auf der vorhandenen Zentralachse liegen wird, verschiebt sich die neue Zentralachse um etwa eine halbe Richtungsfahrbahnbreite nach Osten, wodurch es zu einer Achsenverschiebung von über 5 m kommt. Die maximale Verschiebung beträgt 8,1 m. Der Verlauf der Straßenachse wurde wie im Trassenplan im Maßstab 1:2000 ersichtlich festgelegt, wobei sich auch die Grenzen des Bundesstraßenbaugebietes gemäß § 15 BStG 1971 aus dem vorgenannten Trassenplan ergeben.*

*Begründet wurde die Entscheidung damit, dass die von der Behörde eingeholten Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen methodisch einwandfrei verfasst seien und sowohl formal als auch inhaltlich den allgemeinen Standards für derartige Gutachten entsprechen würden. Die Gutachten seien durch die getätigten Einwendungen nicht erschüttert worden. Soweit gegen diese Einwände erhoben worden seien, sei dies nicht auf gleicher fachlicher Ebene erfolgt. Sie hätten daher den entsprechenden Feststellungen der belangten Behörde bedenkenlos zugrunde gelegt werden können. Danach seien aber die Voraussetzungen des § 4 Abs. 1 BStG 1971 nicht nur formal sondern auch inhaltlich erfüllt, weshalb spruchgemäß zu*

entscheiden und die beantragte Bewilligung (unter Bestimmung einer Reihe von Auflagen) zu erteilen gewesen sei.

Gegen den Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Abteilung \*\*\* – Rechtsbereich Bundesstraßen) vom 21. August 2023, GZ \*\*\*, richtet sich die hier vorliegende Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht der Republik Österreich, wobei der genannte Bescheid seinem gesamten Umfange nach angefochten wird.

### III. Zulässigkeit der Beschwerde

1. Gegen den Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Abteilung \*\*\* – Rechtsbereich Bundesstraßen) vom 21. August 2023, GZ \*\*\*, ist die Berufung ausgeschlossen. Die Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht der Republik Österreich ist daher statthaft.

2. Bei der Vollziehung des Bundesstraßengesetzes 1971 (BStG 1971), BGBl. Nr. 286/1971 idF BGBl. I Nr. 123/2022, handelt es sich um eine Angelegenheit, die gemäß Art. 10 Abs. 1 Z. 9 B-VG in Gesetzgebung und Vollziehung Bundessache ist. Gemäß Art. 131 Abs. 2 B-VG ist sohin die Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes der Republik Österreich zur Behandlung der Beschwerde gegeben.

3. Die Beschwerdeführerin ist Adressatin des Bescheides der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Abteilung \*\*\* – Rechtsbereich Bundesstraßen) vom 21. August 2023, GZ \*\*\*, mit dem beantragten Straßenbauvorhaben die behördliche Bewilligung erteilt wird. Das Vorhaben bezieht sich unter anderem auch auf Liegenschaftseigentum der Beschwerdeführerin, weshalb diese in ihren subjektiven öffentlichen Rechten berührt ist und Einwendungen gegen das Projekt erhoben hat. Aufgrund ihrer unmittelbaren Betroffenheit sowie der von ihr erhobenen Einwendungen ist die Beschwerdeführerin Partei des der Bescheiderlassung zugrunde liegenden Verwaltungsverfahrens. Als solche ist sie jedenfalls zur Beschwerdeführung vor dem Bundesverwaltungsgericht der Republik Österreich legitimiert.

4. Der Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 21. August 2023, GZ \*\*\*, wurde gemäß § 44f Abs. 1 AVG durch Edikt zugestellt. Die Verlautbarung des Bescheides per Edikt ist am 26. August 2023 auf der elektronischen Verlautbarung und Informationsplattform des Bundes (EVI) und im redaktionellen Teil zweier im Bundesland weit verbreiteter Tageszeitungen (KK und AAAA – Tirol Ausgabe) erfolgt.

Gemäß § 44f Abs. 1 AVG gilt der Bescheid nach Ablauf von zwei Wochen nach der Verlautbarung in den Printmedien und auf der Verlautbarungsplattform als zugestellt. Danach ist die Zustellung des angefochtenen Bescheides, ausgehend von der Verlautbarung am

26. August 2023, am 11. September 2023 erfolgt. Die gegenständliche Beschwerde ist daher auch rechtzeitig im Sinne des § 7 Abs. 4 VwGG eingebracht.

#### IV. Beschwerdegründe

Der angefochtene Bescheid leidet an Rechtswidrigkeit des Inhaltes sowie an Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften.

Die Beschwerdeführerin wird durch den angefochtenen Bescheid in ihrem subjektiven öffentlichen Recht auf Unterbleiben der Erteilung der behördlichen Bewilligung gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971 für das beantragte Straßenprojekt mangels Vorliegens der gesetzlichen Voraussetzungen hierfür verletzt.

Entgegen der Rechtsansicht der belangten Behörde wurden die verkehrlichen Auswirkungen, die Auswirkungen auf die Nachbarn durch Lärm, Luftschadstoffe und Erschütterungen sowie die Umweltauswirkungen nicht ausreichend dargestellt, sodass auch auf die in § 4 Abs. 1 BStG 1971 normierten Entscheidungskriterien für die Bestimmung des Straßenverlaufs des gegenständlichen Vorhabens durch Festlegung der Straßenachse selbst bei Einhaltung der im Spruch genannten Auflagen nicht ausreichend Bedacht genommen worden ist. Aufgrund dessen wird die Beschwerdeführerin in ihrem subjektiven öffentlichen Recht auf Nachbarschutz gemäß § 7a Abs. 1 BStG 1971 verletzt.

Darüber hinaus wird die Beschwerdeführerin durch den angefochtenen Bescheid in ihrem subjektiven öffentlichen Recht auf ein gesetzmäßiges Verfahren verletzt. Wesentliche Beweise wurden im Verfahren nicht aufgenommen, wesentliche Feststellungen nicht getroffen. Soweit den Feststellungen der belangten Behörde auf den im Verfahren eingeholten Sachverständigengutachten aus den Bereichen Verkehr, Luft, Schadstoffimmissionen, Lärm und Licht, Humanmedizin und Geotechnik, beruhen, wurden diese Gutachten auf der Grundlage unzutreffender, unvollständiger Befundaufnahmen und damit mangelhaft erstellt, sodass der angefochtene Bescheid Ergebnis eines unvollständig geführten Ermittlungsverfahrens ist. Als solcher beruht er auf unvollständigen Sachverhaltsannahmen der belangten Behörde.

Zu den geltend gemachten Beschwerdegründen führt die Beschwerdeführerin im Einzelnen aus wie folgt:

(...)

#### 2. Zur Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften

##### 2.1. Verstoß gegen das verfahrensrechtliche Beweismittel- und Beweisverwertungsrecht

Gemäß § 45 Abs. 2 AVG hat die Behörde unter sorgfältiger Berücksichtigung der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens nach freier Überzeugung zu beurteilen, ob eine Tatsache als erwiesen anzunehmen ist oder nicht.

*Alle Tatsachen, auf die eine behördliche Entscheidung gestützt werden soll, bedürfen eines Beweises. Die Behörde muss also alle beweisbedürftigen Tatsachen entsprechend der offiziellen Maxime von sich aus zum Gegenstand eines Ermittlungsverfahrens machen. Soweit nicht gesetzlich anderes bestimmt ist, muss der volle Beweis erbracht werden, was bedeutet, dass sich die Behörde Gewissheit vom Vorliegen der für die Entscheidung maßgeblichen Sachverhaltselemente verschaffen muss (VwGH 24.03.1994, 92/16/0142; 26.04.1995, 94/07/0033; 17.02.1999, 97/14/0059; 19.11.2003, 2000/04/0175; Hengstschläger/Leeb, AVG § 45 Rz 1 mwN).*

*Gegenständlich stützt die belangte Behörde sämtliche Feststellungen auf die im Verfahren von ihr eingeholten Sachverständigengutachten und Stellungnahmen. Als Beweismittel unterliegen auch Gutachten eines Sachverständigen der freien Beweiswürdigung durch die Behörde, wobei für den Beweiswert desselben sein innerer Wahrheitsgehalt maßgeblich ist.*

*Unabhängig vom Grundsatz der freien Beweiswürdigung ist die Behörde jedenfalls dazu verpflichtet, die von ihr im Verfahren eingeholten Gutachten auf ihre Vollständigkeit, Widerspruchsfreiheit und Schlüssigkeit hin zu überprüfen (VwGH 29.01.1990, 88/15/0068; 21.11.1996, 94/07/0041; 12.10.2004, 2003/05/0019; Hengstschläger/Leeb, AVG § 52 Rz 61 ff mwN).*

*Unabhängig davon, dass Gutachten nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes inhaltlich auf derselben fachlichen Ebene entgegengesetzt werden muss, steht es der Partei jedenfalls frei, Mängel des Gutachtens aufzuzeigen, die offenkundig sind und die nach der Rechtsprechung ausdrücklich keines Gegengutachtens bedürfen. So sind Widersprüche zu den Denkgesetzen oder zur allgemeinen Lebenserfahrung auch ohne Nachweis durch ein Gegengutachten aufzugreifen, wie unzureichende Befundaufnahmen oder der Umstand, dass der Sachverständige von unrichtigen Voraussetzungen ausgegangen ist (VwGH 03.11.1983, 83/06/0088; 25.04.2003, 2002/12/0109).*

*Dasselbe gilt bezüglich Einwendungen gegen die Vollständigkeit des Gutachtens. Alle diese Einwendungen haben auch dann Gewicht, wenn sie nicht auf gleicher fachlicher Ebene angesiedelt sind, können also insbesondere auch ohne Gegengutachten erhoben werden (VwGH 18.01.1994, 93/07/0009; 18.02.1999, 96/07/0124; 27.05.2003, 2002/07/0100; Hengstschläger/Leeb, AVG § 52 Rz 64 f mwN).*

*Nach Ansicht der belangten Behörde seien die von ihr eingeholten Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen methodisch einwandfrei und würden – sowohl formal als auch inhaltlich – den allgemeinen Standards für derartige Gutachten entsprechen. Dies ergehe aus einer im Akt befindlichen Bestätigung der technischen Abteilung der Gruppe IWS vom 01.08.2023. Dementsprechend seien die Gutachten von der erkennenden Behörde gewürdigt und hinsichtlich der Befundaufnahme als vollständig sowie hinsichtlich der gutachtlichen Beurteilung als schlüssig und nachvollziehbar angesehen worden. Sämtliche Anträge auf Einholung weiterer bzw. Ersetzen der Gutachten seien folglich durch die belangte Behörde abzuweisen gewesen (Bescheid, Seite 231).*



*Der Auffassung der belangten Behörde betreffend Vollständigkeit, Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit der von ihr eingeholten Sachverständigengutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen kann nicht beigespflichtet werden. Im Gegenteil: Die Beschwerdeführerin hat im Rahmen ihrer Stellungnahme zu den einzelnen Sachverständigengutachten unter Bezugnahme auf jeden einzelnen der von ihr monierten Punkte aufgezeigt, wo bzw. in welcher Hinsicht die Gutachter von falschen bzw. unzutreffenden Sachverhaltsannahmen ausgehen, die Gutachten unvollständig sind, notwendige Befundaufnahmen fehlen, Schlussfolgerungen auf der Grundlage fehlender oder widersprüchlicher Beweisergebnisse getroffen worden sind und die Gutachten in methodischer Hinsicht Mängel aufweisen.*

*Die belangte Behörde setzt sich im Rahmen der Begründung des von ihr erlassenen Bescheides (Bescheid, Seiten 252 ff) substantiell überhaupt nicht bzw. nur unzureichend mit den von der Beschwerdeführerin erhobenen Einwendungen auseinander. Stattdessen werden den Einwendungen, die eingangs des Bescheides im Rahmen der „Sachverhaltsfeststellungen“ kurz zusammengefasst wiederholt werden (Bescheid, Seiten 25 ff), im Wesentlichen die (von der Beschwerdeführerin gerade als unvollständig und damit als unzutreffend gerügten) Ausführungen der zu den jeweiligen Fachbereichen erstatteten Gutachten gegenübergestellt, welche als solche überwiegend wörtlich wiedergegeben werden (Bescheid, Seiten 25 ff).*

*Bereits der auf diese Weise von der belangten Behörde „festgestellte Sachverhalt“ ist insofern und insoweit mangelhaft, als sich dieser darauf beschränkt, unvollständige, widersprüchliche und methodisch nicht einwandfrei erstellte Sachverständigengutachten wörtlich wiederzugeben, wobei sich sowohl die im Verfahren beigezogenen Amtssachverständigen als auch die belangte Behörde über die von der Beschwerdeführerin aufgezeigten Mängel und die in diesem Zusammenhang offen gebliebenen Fragen schlichtweg hinwegsetzen.*

*In weiterer Folge sind auch die von der belangten Behörde aus diesem Sachverhalt gezogenen weiteren Schlussfolgerungen einschließlich ihrer rechtlichen Beurteilung unzutreffend, zumal eine substantielle Auseinandersetzung mit den Einwendungen der Beschwerdeführerin gerade nicht erfolgt.*

## *2.2. Verstoß gegen das Bestimmtheitsgebot bei Bescheiden*

*2.2.1. Nach ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes muss der Spruch eines Bescheides, mit dem eine Verpflichtung auferlegt wird, so bestimmt gefasst sein, dass einerseits dem Bescheidadressaten die überprüfbare Möglichkeit gegeben wird, dem Leistungsauftrag zu entsprechen, und andererseits ohne weiteres Ermittlungsverfahren und neuerliche Entscheidung eine Vollstreckungsverfügung im Rahmen einer allfälligen, ihrem Umfang nach deutlich abgegrenzten Ersatzvornahme ergehen kann. Das gilt auch für Auflagen (VwGH 15.07.1999, 99/07/0033). Ist eine unbestimmte Auflage in Rechtskraft erwachsen, so ändert das nichts an ihrer Unbestimmtheit. Die Unbestimmtheit bewirkt, dass die Auflage nicht vollzugstauglich ist. Aus einer nicht vollzugstauglichen Auflage aber kann die Partei, zu deren Schutz die Auflage vorgeschrieben wurde, kein Recht ableiten (VwGH 25.04.2002, 98/07/0023).*

*Die in dem bekämpften Bescheid aufgenommenen Auflagen sind vielfach zu unbestimmt gefasst, sodass ihre Einhaltung im Falle des Verstoßes nicht erzwungen bzw. durchgesetzt werden kann. Die Auflagen sind daher ungeeignet, die ihnen zugedachte Schutzfunktion zu erfüllen.*

*2.2.2. Im Einzelnen sind die folgenden Auflagen als Nebenbestimmungen betreffend die angeführten Fachgebiete und Themenbereiche aus nachstehenden Gründen als zu unbestimmt und damit als unzureichender bzw. unzulässiger Bescheidinhalt anzusehen:*

#### *2.2.2.1. Allgemein*

##### *NB III.1.4:*

*Geeignete Ankündigungen von Anlaufstellen sind nicht z.B. Baustellentafeln, denn dies bedeutet eine Hohlschuld der Anrainer. Geeignet ist eine rechtzeitig erfolgende schriftliche Zusendung von Information an die betroffenen Bürger.*

#### *2.2.2.2. Luft und Klima*

##### *NB III.2.1:*

*Die Einräumung begründeter Ausnahmefälle von der MOT-V und IG-L Off-RoadV unterläuft die Bestimmungen des EG-L 2018 idgF derzufolge die Emissionen gegenüber 2005 um fixe Prozentsätze allgemein zu reduzieren sind. Es ist nicht zu erkennen, wie Österreich generell und im Besonderen für die betroffenen Anrainer der CC dieser Verpflichtung nachkommen will oder wird.*

*Das Einräumen von „begründeten Ausnahmefällen“ beinhaltet eine Bewertung, welche Gründe für eine solche Ausnahme zulässig sind. Die Bestimmung ist in ihrer gegenständlichen Form unpräzise und nicht ausreichend determiniert formuliert, da u.a. auch keine Beispiele für zutreffende Gründe angeführt werden. Ab wann ist es zulässig, ein nicht den Normierungen entsprechendes Gerät einzusetzen? Wie lange darf es eingesetzt werden, welche hieraus erfolgenden (Emissions- und Immissions-) Änderungen sind noch zulässig?*

*Weiters undeterminiert ist die Frage nach der Anzahl der Stichproben die die Umweltbaubegleitung durchzuführen hat. Zwei Stichproben über die gesamte Bauzeit wären bereits ausreichend, denn damit wäre auch der Aspekt der wiederkehrenden Prüfung berücksichtigt. Diese Prüfungsanzahl ist natürlich nicht ausreichend. Hierzu ist eine Präzisierung erforderlich. Sinnvoll ist eine Überprüfung in etwaig monatlichen Abständen. Vor allem wären aber nicht nur Prüfungen der Stammdatenblätter der eingesetzten Maschinen sondern tatsächliche Emissionsprüfungen/-messungen erforderlich, da diese den entsprechenden Wartungszustand der Geräte berücksichtigen. Die Auflage ist weder ausreichend bestimmt noch fachlich nachvollziehbar.*

##### *NB III.2.2:*

*Auch diese Auflage ist nicht ausreichend determiniert und fachlich falsch. Welche Verschmutzung von staubfrei befestigten Fahrflächen, etc. ist noch zulässig? Ab wann muss gekehrt werden?*

*Fachlich falsch ist die Beschränkung des Kehrens auf Trockenheit welches gleichgesetzt ist mit „kein Niederschlag innerhalb der letzten 24 Stunden“. Tau ist auch Niederschlag. Dieser Niederschlag reicht aber nicht aus, um Staub beim Einsatz von Baumaschinen ausreichend zu binden. Entscheidend ist die vollständige Durchfeuchtung des zu behandelnden Materials beziehungsweise die vollständige Durchnässung von befestigten Oberflächen. Es ist bekannt (siehe Grundlagen zur TG Diffuse Emissionen des BMNT 2014), dass eine Gabe von 1,4 l/m<sup>2</sup> Oberflächen in etwa für 120 Minuten Staub binden kann, danach ist der Ursprungsemissionszustand wieder vorliegend. Für befestigte Oberflächen ist dies zeitlich kürzer, da sie sich bei Sonnenschein mehr aufheizen und daher rascher abtrocknen. Es ist daher davon auszugehen, dass viele Niederschläge nicht ausreichen um eine Staubentwicklung für 24h hintanzuhalten. Der Verschmutzungsgrad hängt zudem von der Rate der Nachlieferung ab. Dies ist wieder eine Folge der Tätigkeiten. Ein tägliches nasses Kehren wird nicht ausreichen, wenn in der Früh gekehrt wird und die staubfrei befestigten Fahrflächen etc. anschließend verschmutzt werden. Zudem ist Kehren nicht Kehren, da auch Kehrmaschinen Feinstaub emittieren – was bisweilen bei ungeeigneten Geräten mehr Emissionen sein können, als würde man die Fahrfläche so belassen wie sie ist. Nicht enthalten sind in der Bestimmung jene Fahrflächen und Manipulationsflächen die nicht staubfrei sind und auch nicht gekehrt werden können, wie z.B. unbefestigte Baustraßen. Für diese sind überhaupt keine Maßnahmen vorgesehen – außer einer teilweisen Geschwindigkeitsbegrenzung (s. nächste Nebenbestimmung). Dies ist fachlich falsch, können doch von diesen Flächen enorme diffuse Emissionen ausgehen. Selbstverständlich müssen auch diese Flächen befeuchtet werden (und zum Teil mit erheblich größeren Wasser- bzw. CMA-mengen als bei staubfrei befestigten Flächen).*

*Ferner ist unbestimmt was geschieht, wenn Frosttage den Einsatz von CMA auch nicht mehr erlauben. Der Ort Z liegt auf ca. 1.165 m Höhe! Selbstverständlich ist auch bei strengem Frost die diffuse Emission von Staub (Feinstaub) zu vermeiden – und wenn nicht anders möglich, durch temporär zwangsweise Einstellung der Bautätigkeit.*

#### *NB III.2.3:*

*Diese Nebenbestimmung ist nicht nachvollziehbar und nicht exekutierbar. Wie soll das Einhalten einer angezeigten Geschwindigkeitsbegrenzung überprüft werden? Wer überprüft dies und wie oft geschieht dies und wie ist sichergestellt, dass dies so geschieht, dass Fahrer nicht vorher gewarnt sind und sich entsprechend auf die Überprüfung einstellen können (und dies sonst ignorieren). Die Auflage stellt ferner überhaupt nicht sicher, was geschieht, wenn die maximalen Geschwindigkeiten wiederholt nicht eingehalten werden. Dies mangelnde Exekutierbarkeit haben z.B. auch namhafte Tiroler CCCC, wie z.B. Ing. M. BBBB, erkannt und berücksichtigen dies entsprechend in ihren Gutachten.*

#### *NB III.2.4:*

*Der Ansatz durch Einsatz von Wasser Emissionen zu vermeiden ist zwar richtig, jedoch ist diese Nebenbestimmung so undeterminiert, dass sie durchaus zur Erhöhung von Emissionen beitragen kann. Insbesondere bei Abbrucharbeiten in der Höhe besteht das Problem, dass vernebelte Wassertröpfchen einen langen Weg und somit viel Zeit bis zum Boden haben. Gerade im Sommer ist daher wahrscheinlich, dass diese Tröpfchen verdunsten, bevor sie den Boden erreichen und somit keine staubniederschlagende Wirkung erzielen. Moderne*

*Sprühkanonen können auch durch eine initiale geringe Größe der Tröpfchen dazu beitragen. Die Wasserquelle und deren Reinheit ist nicht näher spezifiziert. Grundsätzlich ist für Wasser zudem davon auszugehen, dass es niemals 100% rein ist, weshalb nach dem Verdunsten des Wassers in einem Tröpfchen ein residualer Aerosolkern übrig bleibt, der hochwahrscheinlich als Ultrafeinstaub (UFP) besonders lungengängig ist. Dieses Prinzip wird in aerosoltechnischen Geräten für Aerosolgeneratoren (z.B. von TSI der Collison Atomizer) herangezogen um Aerosol in hoher Konzentration und auch geringen Größen zu erzeugen.*

*Was geschieht, wenn bei Frost eine solche Bedüsung mit Wasser nicht möglich ist, wird durch diese Nebenbestimmung ebenfalls nicht normiert und ist somit undeterminiert. Ferner ist unklar, welcher Reduktionsgrad an diffusen Emissionen dadurch erzielt werden soll, was relevant ist für die einzusetzenden Techniken.*

*Die Emissionen aus dieser Auflage heraus sind im Vorhaben nicht beschrieben und daher nicht berücksichtigt und auch nicht bewertet worden. In ihrer allgemeinen Formulierung sind sie nicht tauglich, einen effektiven Staubschutz zu erwirken. Fehler in dieser Richtung werden – leider – auch von Fachpersonal immer wieder gemacht, weshalb diese Nebenbestimmung unbedingt präzisiert gehört.*

#### *NB III.2.5:*

*Analog zur NB III.2.4 ist sicherzustellen, dass diese NB nicht ebenfalls mehr Schaden als Nutzen anrichtet. Wie diese Nebenbestimmung bei Frost eingehalten werden soll, ist ebenfalls unklar.*

*Abdecken ist zudem keine geeignete Maßnahme. Wind führt sehr häufig zu einem „Flattern“ der Abdeckung zwischen den Punkten an denen die Abdeckung niedergehalten wird. Genau dies führt mit hoher Wahrscheinlichkeit zu mehr Emissionen im Vergleich zu der Situation in der gar keine Abdeckung vorgenommen werden würde.*

*Welche Flüssigkeitsmengen bei einer (manuellen) Berieselung und ab wann der Einsatz einer manuellen Berieselung erforderlich ist, wird durch die Nebenbestimmung ebenfalls undeterminiert belassen.*

#### *2.2.2.3. Lärm und Licht*

##### *NB III.3.1: (Betriebsphase)*

*Die Auflage ist unbestimmt hinsichtlich der in Einlage 10.1.4 dargestellten Bereiche für eine mögliche transparente Ausführung der Lärmschutzwände.*

##### *NB III.3.4: (Betriebsphase)*

*Auch diese Auflage ist nicht hinreichend determiniert. Sie zeugt zudem von mangelndem Wissen über den Brückenbau und der Luftreinhalte-technik. Die Frage ist vielmehr, bis zu welchem Ausmaß verhindert sein muss, dass Wässer, etc. in das Bauwerk eindringen können. Aus luftreinhalte-technischer Sicht ist dies nicht einfach, da im Winter z.B. salzhaltiges Wasser durch Aufwirbelung von der Fahrbahn in die Luft verfrachtet werden wird und so zum Beispiel*

auch Bauteile außerhalb jener Zwischenschicht erreichen kann. Dies wird dann ebenfalls dazu beitragen, dass das Bauwerk beschädigt wird.

Ferner: Wem wird die Beurteilung überlassen, dass eine Zwischenschicht das Bauwerk ausreichend schützt?

#### *NB III.3.2 (Bauphase)*

Die Bestimmung ist mit dem nicht näher erläuterten Begriff „geeignete Maßnahmen“ nicht ausreichend determiniert. Es ist ferner unklar wie viel Zeit maximal verstreichen darf zwischen dem Zeitpunkt der Meldung von Beschwerden bei der Ombudsstelle bis zum Durchführen von Messungen des Lärms nach ÖNORM S 5004. Unklar ist auch, ob es gestattet ist, dass die durchführenden Firmen etc. von dieser Beschwerde im Vorfeld erfahren und sich mit ihren Tätigkeiten vorab auf Schallpegelmessungen einstellen können. Diese Maßnahme ist in ihrer gesetzten Form nicht exekutierbar und wirkt auch erst viel zu spät. Es ist ein stattdessen kontinuierliches Monitoring vorzusehen.

#### *NB III.3.3: (Bauphase)*

Die Nebenbestimmung regelt nur die Baustellenbeleuchtung, aber nicht die der verwendeten Maschinen, die teilweise weitgehend stationär und auch mit sehr hellen Arbeitsleuchten (LED, Xenon) bei entsprechend kühlen Farbtemperaturen ausgestattet sein können. Gerade die Baumaschinen können durch Drehbewegungen immer wieder Leuchtkegel in Richtung von Anrainern werfen, was diese als „Blitz“ empfinden werden. Daher ist die Nebenbestimmung um diese Beleuchtungen zu erweitern. Nämliches gilt auch für die eingesetzte Farbtemperatur der Arbeitsleuchten.

#### *2.2.2.4. Erschütterungen*

Zunächst ist festzustellen, dass die Nebenbestimmungen in diesem FB praktisch ident sind mit jenen Vorschlägen, die die Projektwerberin in Einlage 10.3 Kapitel 5.1.4 (Erschütterungstechnische Untersuchung) gemacht hat.

#### *NB III.4.2: (Bauphase)*

Der Begriff „erschütterungsintensive Bauarbeiten“ ist unbestimmt. Er ist auch in Einlage 10.3 des Einreichprojekts sowie im Fachgutachten nicht näher definiert.

Konkret: Welche Schwinggeschwindigkeits-Scheitelwerte  $V_{r,max}$  bzw. welche Beschleunigungen  $a_{max}$  definieren in welchem Abstand zum Emissionsort die Grenze zu „erschütterungsintensiven Bauarbeiten“.

#### *NB III.4.3: (Bauphase)*

Auch hier ist der Begriff „erschütterungsintensive Bauarbeiten“ verwendet worden und nicht näher definiert.

#### *NB III.4.4: (Bauphase)*

Auch hier ist der Begriff „erschütterungsintensive Bauarbeiten“ verwendet worden und nicht näher definiert.

*NB III.4.5: (Bauphase)*

*Auch hier ist der Begriff „erschütterungsintensive Bauarbeiten“ verwendet worden und nicht näher definiert. Unbestimmt im Ort und in der Art ist ferner der Begriff „speziell erstellter Kontrollpositionen“. Wer legt diese Orte nach welchen Kriterien wann fest?*

*Des Weiteren ist unklar, wie die Warnung bei der Annäherung an einen Richt-/Grenzwert zu erfolgen hat: Eine Warnung mittels Ampelsignalen auf einem Handy oder durch SMS ist sinnbefreit, da der Maschinenführer diese Warnungen höchstwahrscheinlich nicht wahrnehmen wird. Bei der Arbeit in einem Gerät, das aufgrund seiner Art und Leistung angetan ist Erschütterungen in größerer Distanz des abzubrechenden massiven Bauwerks auszulösen, ist davon auszugehen, dass ein Klingelton oder eine Vibration eines Smartphones (SMS!) schlicht unbeachtet bleibt. Wenn, dann ist ein optisches Warnsystem am Führerstand des Gerätes zu implementieren.*

*Ferner fehlt die Ermittlung des sekundären Luftschalls, z.B. mit Schwingungsmessungen nach ON-Regel ONR 199005. Nicht verständlich ist ferner weshalb generell nur ein Bauwerksschutz und kein Schutz des Menschen vor Erschrecken (z.B. Einhaltung des Richtwert „Erschrecken am Tag“) beauftragt wurde.*

*NB III.4.6: (Bauphase)*

*In dieser Nebenbestimmung wird zwar nicht der Begriff „erschütterungsintensive Bauarbeiten“ verwendet, jedoch lässt der Begriff „starke Erschütterungen“ ebenfalls Interpretationsspielraum - trotz taxativer Nennung einiger Gerätetypen. Es sind alle Gerätetypen anzuführen oder ein Grenzwert anzugeben. Des weiteren unbestimmt ist der Begriff „länger andauernde Erschütterungen“. Wie lange ist das?*

*Ebenso unbestimmt ist die Bestimmung dahingehend, als das unbekannte „Untergrund- und Bauwerks-Eigenfrequenzen“ verwendet werden. Wie wird diese Nebenbestimmung dahingehend kontrolliert? Wer prüft und wie wird geprüft, dass die Arbeitsfrequenzen der Baumaschinen möglichst weit von den vorhandenen geo- und bauwerksdynamischen Eigenfrequenzen entfernt liegen? Ab wann sind Bagger mit abgeminderter Leistung zu betreiben und wie weit ist die Leistung im Bedarfsfall abzumindern?*

*2.2.2.5. Geotechnik*

*NB III.5.3 (Bauphase):*

*Wann ist ein geotechnisches Monitoring derart umfangreich, dass es der Auflage gerecht wird? Die Auflage ist inhaltlich zu unbestimmt. Dasselbe gilt für*

*NB III.5.1 (Betriebsphase):*

*Auch diese Auflage ist zu unbestimmt („umfangreicheS geotechnisches Monitoring), ebenso die Auflage*

*NB III.5.2 (Betriebsphase):*

*Wann ist ein Kontroll- und Maßnahmeprogramm „entsprechend“? Es fehlt der Vergleichs- bzw. Bezugsrahmen.*

#### 2.2.2.6. Oberflächen- und Grundwasser

*NB III.6.7 (Betriebsphase):*

*Die Auflage ist unbestimmt. Welche Dokumentationsform ist geeignet?*

*NB III.6.1 (Bauphase)*

*Unbestimmt in dieser Auflage ist, was unter der regelmäßigen Kontrolle zu verstehen ist. Wie häufig ist in Bezug auf die gesamte Bauzeit eine solche Kontrolle durchzuführen?*

*NB III.6.7 (Bauphase)*

*Zur Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Bauführung hinsichtlich des Schutzes der Oberflächengewässer und des Grundwassers wird in dieser Nebenbestimmung aus fachlicher Sicht die Wasserrechtsbehörde um Bestellung einer wasserrechtlichen Bauaufsicht ersucht. Unklar ist was geschieht, wenn dem nicht Folge geleistet werden (kann). Das Ersuchen als solches hat keine weitere bindende Wirkung. Entweder ist eine wasserrechtliche Bauaufsicht durch die Wasserrechtsbehörde einzusetzen um die ordnungsgemäße Bauführung zu gewährleisten oder nicht. Wenn diese Bauaufsicht erforderlich ist, dann ist diese Bestellung durch die Wasserrechtsbehörde als eine Bedingung für den Bau festzulegen (da sonst eine ordnungsgemäße Bauführung nicht gewährleistet ist).*

#### 2.2.2.7. Abfälle und Altlasten

*NB III.7.7 (Bauphase):*

*Zwischengelagertes Aushubmaterial ist gemäß dieser Auflage so zu lagern und sichern, dass ein Abschwemmen in umliegende Geländebereiche oder Vorfluter vermieden wird. Das Abschwemmen zu vermeiden heißt nicht unbedingt ein solches zu verhindern. Daher ist die Auflage nicht ausreichend determiniert.*

*3. Mangelnde Schlüssigkeit der behaupteten Notwendigkeit einer Erneuerung (Neuerrichtung) der CC; mangelhafte Sachverhaltsfeststellungen aufgrund mangelhafter Gutachten*

#### 3.0. Fehlender Sanierungsbedarf der CC

*In den Unterlagen des Einreichprojektes „Generalerneuerung CC“ der EE wurde im „Zusammenfassenden Technischen Bericht / Entscheidungsgrundlage“ auf Seite 7 angeführt, dass „die bestehende CC aufgrund ihres Zustandes in wenigen Jahren außer Dienst gestellt werden muss.“*

*Als Begründung werden auf Seite 8 dieses Berichtes die Mängel aufgelistet mit:*

- *Systemmangel durch nicht wartbare Gerbergelenke;*
- *Unmöglichkeit auf Eurocode hochzurüsten;*
- *Verdacht auf versteckte Mängel in der Fahrbahnplatte;*
- *Teilweise offene Koppelfugen.*

*Die Beschwerdeführerin hat die von der Antragstellerin behauptete Mangelhaftigkeit der CC unter Bezugnahme auf die umfangreiche Stellungnahme des Dipl.-Ing. NN vom 10.02.2023 und damit auf derselben fachlichen Ebene eingehend erörtert und im Ergebnis widerlegt. So konnte insbesondere der mathematische, physikalische und statische Nachweis erbracht werden, dass die Behauptung der Notwendigkeit einer dringenden Erneuerung der CC nicht schlüssig ist.*

*In diesem Zusammenhang konnte darüber hinaus ebenso wissenschaftlich und damit objektiv belegt nachgewiesen werden, dass eine Beurteilung der Tragfähigkeit der Betonbrücke unter Berücksichtigung der Sanierung der Koppelfugenproblematik und vor allem der zwischenzeitlich hergestellten Stützung durch Fachwerkträger unter den Bewegungsfugen (fälschlich als Gerbergelenk bezeichnet) der notwendige nächste Schritt ist. Dieser Schritt wurde weder seitens der Antragstellerin in die Wege geleitet noch seitens der belangten Behörde unternommen.*

*Die von der Beschwerdeführerin im Rahmen ihrer seinerzeitigen Stellungnahme getätigten Einwendungen, die auf den Ergebnissen der handschriftlichen Nachrechnung des Dipl.-Ing. NN, welche im Verfahren vorgelegt worden sind, sind nach wie vor maßgeblich, der Sache nach unerledigt und bleiben daher vollinhaltlich aufrecht.*

*Eine Übermittlung der vorhandenen statischen Prüfberichte der CC ohne Stützung durch Stahlfachwerke an die Gemeinde Z wurde von der EE verweigert. Warum eine derartige Informationsverweigerung für die betroffene Gemeinde von der EE als Gesellschaft im Eigentum der Republik Österreich konsequent stattfindet, darüber kann nur spekuliert werden.*

*In jedem Fall bleibt festzuhalten, dass der Beschwerdeführerin in diesem Zusammenhang lediglich eingeschränkter Zugang zu den Beweismitteln gewährt worden ist, was ausdrücklich als Verfahrensmangel gerügt wird! Die mehrfache Anforderung von Unterlagen, deren Ausfolgung stets verweigert worden ist, lässt die Schlussfolgerung zu, dass aufgrund der nicht ausgefolgten Unterlagen feststeht, dass kein dringender Neubau notwendig ist. Damit fehlt es aber dem beantragten Projekt an der erforderlichen Notwendigkeit, womit die Bewilligung desselben bereits aufgrund der durchzuführenden Interessenabwägung und der Verhältnismäßigkeit seitens der belangten Behörde nicht hätte erteilt werden dürfen.*

*Die Beurteilung eines neuen Trassenantrages setzt sowohl aus fachlicher Sicht als auch aus verfahrensrechtlicher Sicht jedenfalls voraus, dass eine neuerliche Untersuchung der Tragfähigkeit der vorgespannten Betonbrücke unter Berücksichtigung der bereits eingezogenen, mehrfach stützenden Stahlfachwerke erfolgt.*

*Auf die einzelnen Sachverständigengutachten und die von diesen behandelten Themenbereiche bezogen, stellen sich die in den jeweiligen Gutachten der im Verfahren mit der Aufnahme von Befund und Gutachtenserstattung beauftragten Amtssachverständigen enthaltenen Mängel dar wie folgt:*

### *3.7. Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit (Nr. 01)*



### *3.1.1. Mangelhaftigkeit des angefochtenen Bescheides aufgrund Unzutreffender Grundannahmen der belangten Behörde bzw des Sachverständigen*

*Es ist vollkommen unverständlich, weshalb das Planungsgebiet und verkehrliche Untersuchungsgebiet artifiziell klein gehalten wird. Die dem Projekt unterstellte Beibehaltung von insgesamt vier Fahrspuren ist vollkommen unrealistisch. Der X ist als internationale Transitachse mit Verkehr von Italien bis zur Nordsee bekannt. Die Feststellung (Seite 252 des Bescheides), dass es sich bei der A\*\* im projektierten Abschnitt um eine „inneralpine Verbindung“ handelt, entbehrt jeder fachlichen Grundlage. Sie missachtet die internationale Bedeutung dieser Verkehrsader. Die Darstellung der Behörde dokumentiert eine willkürlich-parteiliche Haltung und beweist eine fehlende Eignung ein solches Verfahren überhaupt durchzuführen. Sie widerspricht zudem der täglichen Erfahrung des Lebens an der A\*\* (in allen Abschnitten). Der Verkehr verschwindet hinter dem X weder in einem schwarzen Loch noch entsteht er dort aus Zufall. Die Behörde behandelt die Strecke so, als wäre es eine lokale Ausflugsstrecke für ein paar Urlauber. Die Haltung der Behörde ist realitätsverweigernd. Die willkürlich-parteiliche Haltung zeigt sich auch darin, dass der Verkehr auf ein Untersuchungsgebiet von ein paar km mehr als die CC beschränkt wird und das Ausmaß der Umweltbelastung durch die A\*\*, die für den ggst. Abschnitt nie einer UVP zugeführt wurde, ignoriert wird. Die Willkürlichkeit zeigt sich auch darin, dass mit Selbstverständlichkeit eine Verkehrswirksamkeit des X GGGs unterstellt wird, die aufgrund der zu erwartenden Fertigstellung in vielen Jahren, schlicht nicht gegeben sein kann.*

*Die Behörde argumentiert ferner jenseits der Realität, wenn sie dies in der Beantwortung (Punkte 1.1.1, 1.1.3) mit Trendgeraden anhand z.Teil willkürlich eingesetzter Jahreswerte beweisen will, dass der X GGG gar nicht relevant ist. Zudem sind die Trendgeraden keineswegs eindeutig und schon die Lage der Punkte verrät, dass hier erheblicher Interpretationsspielraum vorliegt. Eine Trendgerade ist jedenfalls keine Verkehrsprognose für eine internationale Transitstrecke. Dies kann nur mittels einer Verkehrsuntersuchung ermittelt werden.*

*Auch hinsichtlich des Beginns der Bauphase – wir schreiben jetzt September 2023 (!) – ist die Annahme eines Baubeginns im diesem Jahr schlicht nicht realistisch (Beantwortung Punkt 1.1.2). Daher werden die Qualitätsfaktoren für den Verkehr, die anhand der die Auswirkungen abgeschätzt wurden, sich natürlich ändern und damit die Emissionen.*

*Zur Beantwortung im Bescheid hinsichtlich der Verwendung des Pannestreifens als Fahrstreifen (Beantwortung Punkt 1.1.4) ist schon aus der Vergangenheit klar, dass der Bezug auf Normen deswegen ins Leere geht, weil sich Normen auch ändern können. So wurde beispielsweise die RVS 04.02.12 mehrfach abgeändert, um größere Vorhaben dennoch realisieren zu können. Das gegenständliche Vorhaben beinhaltet, ohne es zu nennen, das Ziel, den Ausbau auf mehrere Fahrstreifen pro Fahrtrichtung zu berücksichtigen. Eine Planung eines solch kostspieligen Vorhabens wäre fahrlässig, würde die Möglichkeit einer Erhöhung der Fahrspuren pro Richtungsfahrbahn nicht berücksichtigt werden. Die insgesamt Vorgehensweise ist jedoch eine klare Umgehung der UVP-Pflicht des Vorhabens, da das Gesamtvorhaben in Teile, die hintereinander realisiert werden, zerstückelt wird (Bauphase, Betriebsphase usw.). Jede Zerlegung in Teilprojekte ist beinhaltet ein willkürliches Element (wo wird getrennt) und hat durch die Infinitesimalisierung der Auswirkungen zur Folge, dass eine*

*Genehmigungsfähigkeit eben genau dadurch generiert wird, dass die Projektteile nun ausreichend klein sind (dies gilt jedenfalls für Verkehr, Lärm, Erschütterungen und Luftreinhaltung).*

*Auf die Fragen hinsichtlich des Verkehrs, der Kapazitätserweiterung, Qualitätsstufen des Verkehrs und der Größe des Untersuchungsgebietes wurde nicht eingegangen, sondern lediglich lapidar die nicht nachvollziehbaren Behauptungen des Gutachtens wiederholt (Beantwortung Punkt 1.1.5). Die Fragen sind sohin nicht beantwortet. Dies gilt sinngemäß analog auch für Bauphase & Zeitraum sowie Leistungsfähigkeiten und Verkehrsprognose (Beantwortung Punkt 1.1.6).*

*Hinsichtlich der Prognoseunsicherheiten (Beantwortung Punkt 1.1.7) wird abermals die internationale Bedeutung der A\*\* ignoriert. Es ist vom Prinzip her ein Fehler, wenn die mögliche Erweiterung auf eine größere Anzahl von Fahrspuren pro Richtungsfahrbahn ausgeblendet wird. Es ist zwar richtig, dass DDDD im Zusammenhang mit großen Modell- und Untersuchungsgebieten entstanden ist, aber das offensichtlich dem CCCC nicht bekannte Prinzip von DDDD lässt sich ebensogut auf kleine Untersuchungsgebiete anwenden. Weshalb Trendprognosen ausreichen wird zudem abermals nicht begründet – sondern wieder nur lapidar wiederholt.*

*Das Argument zur Beantwortung hinsichtlich der Anwendung des Handbuchs für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen zielt ins Leere, da formal nicht anwendbar. Die RVS ist verbindlich einzusetzen (Beantwortung Punkt 1.1.8).*

*3.1.2. Nicht behobene Mängel bzw. nicht beantwortete Fragen im Sachverständigengutachten zum Fachbereich Verkehr*

*Die belangte Behörde geht im bekämpften Bescheid auf eine Reihe von Fragen der Beschwerdeführerin zum Fachbereich Verkehr nicht weiters ein. Dazu wird im Einzelnen näher ausgeführt wie folgt:*

*3.1.2.1. Der verkehrstechnische Sachverständige, DI EEEE, führt auf Seite 19 seines Gutachtens aus wie folgt:*

*Die Verkehrsprognose aus der Verkehrsuntersuchung baut auf Verkehrsdaten auf, die auf Basis der Verkehrsprognose Österreich 2025+ ermittelt wurden. Berücksichtigt wird in der Verkehrsprognose als Infrastrukturmaßnahme der X GGG (Eisenbahn). Eine Verkehrswirksamkeit des GGGs wird im Modell ab 2022 unterstellt.*

*Auch wenn sich die Diskussion über Kosten und Fertigstellung des X-GGGs (BBT) im Frühjahr dieses Jahres wieder verstärkt hat, wurde bereits 2021 die Prognose aufgestellt, dass die Fertigstellung des Tunnels im Jahr 2032 erwartet werden kann.*

*In diesem von der FFFF prognostizierten Fertigstellungsjahr wird die nördliche Zulaufstrecke in Bayern allerdings noch nicht hergestellt sein. Damit wird eine Verkehrswirksamkeit des Eisenbahntunnels auch im Jahr 2032 erst marginal feststellbar sein.*

*Trotz der genannten Umstände wird vom Sachverständigen DI EEEE die Verkehrswirksamkeit des Eisenbahntunnels bereits 2022 unterstellt, als gäbe es ihn schon lange. Tatsächlich ist der Tunnel zum gegenwärtigen Zeitpunkt nach wie vor nicht vollendet. Darüber hinaus ist auch nach Vollendung des Tunnels auf österreichischer Seite nicht absehbar, bis wann die Nachbarstaaten ihren diesbezüglichen Anschlusspflichten nachkommen werden, sodass auch Mia 2032 die Annahme einer Verkehrswirksamkeit eine bloße Hypothese darstellt, die durch nichts bewiesen ist.*

*Das Gutachten geht in diesem Zusammenhang von falschen bzw. unzutreffenden Annahmen aus.*

*3.1.2.2 Auf Seite 21 des Fachgutachtens von DI Schönhuber wird auf eine Tabelle 2 („maximale Auslastungen auf den Richtungsfahrbahnen und an der Anschlussstelle Xsee“) mit dem Hinweis darauf angeführt, dass es sich bei dieser tabellarischen Aufstellung um eine eigene Bearbeitung des Sachverständigen handle.*

*In dieser Tabelle werden – differenzierend nach Bestand, Bauphase 1/2023, Bauphase 2/2023, Verkehrsfreigabe 2025 und Prognose 2035 – die Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes (QSV) auf der CC (Strecken) und den Rampen angegeben. Für die Beurteilung C gilt, dass die individuelle Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer spürbar beeinträchtigt ist. Für die Beurteilung D gilt eine deutliche Beeinträchtigung der Bewegungsfreiheit.*

*Bemerkenswert sind die zwei Zeilen mit Bauphase 1 und Bauphase 2 im Jahr 2023. Für die Annahme des Sachverständigen, es gäbe heuer schon beide Phasen für die Herstellung der neuen CCn, liegen keinerlei Anhaltspunkte tatsächlicher Art vor. Ähnlich bemerkenswert ist die Annahme der Verkehrsfreigabe für das 2025. Der Sachverständige geht offenbar von einem schnellen Genehmigungsverfahren aus, ohne zu begründen, was ihn zu dieser Annahme berechtigt.*

*Die Einschätzung einer Bauzeit von zwei Jahren für die Herstellung der Fundamente, der Pfeiler, vorgespannter Betonträger und schließlich des Fahrbahnaufbaus der ersten neuen Brücke, des nachfolgenden Abrisses der bestehenden Brücke und erst daran anschließend des Neubaus des benachbarten Tragwerks ist gänzlich unrealistisch und lässt sich aus bautechnischer Sicht praktisch nicht bewerkstelligen.*

*Das Gutachten ist in dieser Hinsicht unschlüssig bzw. inhaltlich objektiv nicht nachvollziehbar.*

*3.1.2.3. Vor dem Hintergrund des verfassungsrechtlichen Bekenntnisses zum umfassenden Umweltschutz kann und darf es beim Genehmigungsverfahren nicht nur darum gehen, möglichst rasch einen Genehmigungsbescheid zu erlassen, um das eingereichte Projekt des Neubaus der beiden CCn schnell in die Realität umzusetzen. Gerade in der aktuellen Zeit der sich verschärfenden Klimakrise müssen vielmehr auch längerfristige Betrachtungen abseits der Flüssigkeit des Verkehrs, namentlich solche des umfassenden Umweltschutzes und damit gerade auch des Klimaschutzes, Platz finden.*

*Das BMK ist nicht nur Behörde im gegenständlichen Fall sondern auch zuständig für die Erreichung der Klimaziele. Vor Kurzem wurde seitens des BMK eine Prognose veröffentlicht, der zufolge Österreich die EU-Klimaziele 2030 ohne Zusatzmaßnahmen klar verfehlen wird. Die Treibhausgas-Emissionen sollen danach, trotz Fortschreibung der bisherigen Klimaschutzmaßnahmen, bei 42 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten liegen – das wären zwölf Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente mehr als vorgesehen.*

*Mitte März dieses Jahres ist der Bericht „Treibhausgasemissionen Österreichs bis 2050“ in der EU eingelangt. Dieser umfasst das sogenannte WEM-Szenario („with existing measureS – mit bestehenden Maßnahmen). Darin sind bereits bestehende Gesetzesinitiativen mit einkalkuliert, etwa die Ausbauziele für erneuerbare Energie bis 2030 oder das VerX-Aus im Jahr 2035. Erst in Entstehung befindliche Maßnahmen, wie das weiterhin ausstehende Erneuerbare-Wärme-Gesetz, fehlen in diesen Berechnungen.*

*Das EU-Ziel für Österreich betrifft die Treibhausgase außerhalb des Emissionshandels, bei dem so kritische Segmente wie z.B. Teile des Verkehrs erfasst werden. Um dieses Ziel zu erreichen, braucht es eine Reduktion um 48 Prozent bis 2030 gegenüber 2005: Nachdem vor 18 Jahren noch 56,2 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente ausgestoßen wurden, bedeutet das eine Reduktion von 27 Millionen Tonnen bis zur Bilanz von 2030, wo dann gerade noch 29 Millionen Tonnen emittiert werden dürfen. Mit den 42 Millionen Tonnen vom WEM-Szenario wären dann aber gerade einmal 14 Millionen Tonnen eingespart worden, etwas mehr als die Hälfte dessen, was vorgesehen wäre.*

*Im Zuge des aktuellen bundesstraßenrechtlichen Genehmigungsverfahrens sind diese Aussagen aus dem BMK selbst sehr ernst zu nehmen. Es ist gerade vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie auch zu prüfen, ob durch die bescheidmäßige Genehmigung und Verwirklichung der beiden überbreiten CCn der Straßenverkehr wesentlich zunehmen wird, die Erreichung der Klimaziele durch die entstehenden Schadstoffe weiter in die Zukunft verschoben wird und massive Strafzahlungen die Folge sein werden.*

*Nur das alleinige Abstellen auf das Erreichen der Leichtigkeit und Flüssigkeit eines ungestörten, quantitativ unverhältnismäßig gesteigerten Verkehrsaufkommens widerspricht den Grundsätzen des umfassenden Umweltschutzes und konterkariert sämtliche emissionspolitischen Vorgaben und Ziele, die Österreich zu erreichen gesetzt worden sind.*

*Das Gutachten ist insofern und insoweit unvollständig, als es diese Auswirkungen nicht bzw. nicht im gebotenen Umfang in seine Befundaufnahme mit einfließen lässt, wodurch auch das Gutachtensergebnis entsprechend verkürzt wird.*

*3.1.2.4. Die Ausführungen des Sachverständigen im Zusammenhang mit der Verwendung des Pannestreifens als Fahrspur (Seiten 30 ff) sind vor dem Hintergrund des bis 2035 tatsächlich zu erwartenden (weiteren) Verkehrsaufkommens nicht nachvollziehbar.*

*Es ist statistisch belegt, dass sich das LKW-Aufkommen über den X in den letzten 12 Jahren über 30 Prozent (!) erhöht hat. Waren es im Jahr 2010 (ohne PKW) noch 1,902 Millionen*

*Schwerfahrzeuge, so fuhren im Jahr 2021 bereits 2,505 Millionen LKW über den X. Bei einer Fortsetzung der Steigerung um weitere 30 Prozent werden es im Jahre 2035 schon 3,256 Millionen LKW sein.*

*Die Steigerungsrate ist dabei sehr vorsichtig berechnet. Laut einer Prognose des Verkehrsministeriums Österreich wird der Güterverkehr über den X bis 2030 sogar um 60 Prozent und bis 2050 um weitere 140 Prozent steigen. Eine Studie des Österreichischen Verkehrsclubs geht davon aus, dass sich der LKW-Verkehr über den X bis 2030 zumindest verdoppeln wird.*

*Ebenso ist das PKW-Aufkommen in diesen Jahren aufgrund des angestiegenen Individualreiseverkehrs ständig gestiegen. Eine Studie der Europäischen Kommission geht davon aus, dass der Transitverkehr über den X bis 2030 um 45 Prozent steigen wird.*

*Die Annahme des Sachverständigen, dass der Bemessungsverkehr gleich und der Verkehrsfluss stabil bleiben wird, ist nicht belegt und mit Blick auf die weiteren statistischen Daten und Prognosen auch nicht begründbar. Das Gutachten beruht in diesem Punkt auf zu niedrigen und daher insoweit und insofern auf vollkommen unrealistischen Annahmen über die weitere Verkehrsentwicklung, wodurch sich die Ergebnisse des Gutachters deutlich relativieren.*

*An der Erhöhung der Verkehrszahlen wird sich auch durch den Bau und die Inbetriebnahme des XGGGs nichts ändern. Die Zahlen werden insbesondere nicht relevant sinken. Die Kapazität des Tunnels wird im optimalen Fall die reine Steigerungsrate des Verkehrs aufnehmen können. Wahrscheinlich ist selbst das nicht. Von einer Reduktion des Verkehrs auf der Straße kann daher nicht die Rede sein, zumal die Kapazität des Tunnels durch den geplanten Mischverkehr stark reduziert werden wird.*

*Ebenso wird sich der Vollbetrieb des Tunnels in naher Zukunft dahingehend nicht verwirklichen lassen, als sich die Zulaufstrecken zu diesem noch nicht einmal im Planungsstadium befinden.*

*In Anbetracht des zu erwartenden Verkehrsaufkommens, das als solches gerade nicht alternativ bewältigt werden kann, ist es nicht nur wahrscheinlich, sondern mit Sicherheit zu erwarten, dass der derzeit geplante „Pannestreifen“ zum „Fahrstreifen“ umfunktioniert wird. Solches ist bei einer geplanten Breite von 3,90 m (!) für den Pannestreifen jederzeit möglich. Der gesamte Querschnitt der Brücke wird sogar von 22,50 m auf 30,90 m erhöht, also um 8,40 m, d.h. 4,20 in jede Fahrtrichtung.*

*Die Verwendung des Pannestreifens als Fahrspur findet bereits bei der ZZZ statt. Hier führen seit der letzten Sanierung 3 Fahrstreifen in jede Richtung, wobei der Pannestreifen als 3. Spur benützt wird. Bei einer solchen relevanten Kapazitätssteigerung wird es selbstverständlich auch zu einer Erhöhung der Emissionslast kommen.*

*3.1.2.5. Das Gutachten des Sachverständigen für das Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit ist – zusammengefasst – aus folgenden Gründen im Ergebnis nicht verwertbar und hätte daher als solches dem bekämpften Bescheid (wie dies allerdings auf den Seiten 33 ff des Bescheides erfolgt ist) nicht zugrunde gelegt werden dürfen:*

### 3.1.2.5.1. Verkehr, Kapazitätserweiterung, Qualitätsstufen, Größe des Untersuchungsgebiets:

Das Fachgutachten Verkehr und Verkehrssicherheit geht in Kapitel 5.1 davon aus, dass das Untersuchungsgebiet ausreicht, um insbesondere die Auswirkungen der Generalerneuerung der CC auf die verkehrsbedingten Immissionen zu erfassen. Insbesondere sei der Ansatz zulässig, dass die Generalerneuerung weder zu einer Verkehrsverlagerung noch zu induziertem Neuverkehr führen wird. Laut Kapitel 4.1 des Gutachtens soll das Untersuchungsgebiet die A\*\* von der Anschlussstelle NN bis zur Staatsgrenze sowie die Landesstraße B \*\*\*nördlich von Z bis zum X/Staatsgrenze umfassen. Der Sachverständige formuliert ferner in Kapitel 4.1 seines Fachgutachtens, dass Beeinflussungen des Verkehrsgeschehens in Form von Reisezeitveränderungen oder Veränderungen von Verkehrswiderständen zu Verkehrsverlagerungen führen. Weiters stellt er fest, dass die Größe des Untersuchungsgebietes solche verkehrlichen Auswirkungen jedenfalls abzudecken hat. Damit widerspricht sich der Sachverständige selbst und erliegt einem Zirkelschluss. Begründung:

Damit überhaupt eine Verkehrsinduktion (primär, sekundär) aus Verkehrsprognosen abgeleitet werden kann, muss das Untersuchungsgebiet ausreichend groß sein. Diese Feststellung des Gutachters ist richtig. Es ist allgemein bekannt, dass Reisezeitveränderungen bzw. Veränderungen von Verkehrswiderständen dazu führen, dass Verkehrsverlagerungen eintreten (Grundlagen der Verkehrswissenschaft). Gleichzeitig ist offensichtlich, dass die A\*\* BB eine Transitstrecke ist, die drei Länder verbindet. Es ist weder eine übliche Vorgehensweise in der Verkehrsplanung (Stand der Technik) noch langjährige Praxis von Verkehrsplanern das Untersuchungsgebiet bei einer Straße mit überregionaler Bedeutung nicht viel größer als das Planungsgebiet zu setzen. Bei der Errichtung der S\*\*/Ost/West, A\*\* Süd, S\*\*, A\*\*, etc. war beispielsweise das Untersuchungsgebiet auch erheblich größer und umfasste eine Vielzahl von Verkehrsbezirken auch sehr weit weg vom eigentlichen Vorhaben.

Die Projektwerberin argumentiert in ihrem Antrag, damit, dass die Anzahl der Fahrbahnen pro Fahrtrichtung (FPF) erhalten bleibt. Diese Argumentation jedoch ist illusorisch, wie schon allein die Breite der neuen Brücken beweist. Die Brückenbreite nach dem Neubau beider Brücken ist in der Lage mehr Spuren zu bedienen als die heutige Brücke – nämlich vier pro Brücke. Die Leistungsfähigkeiten der FPF und die sich ergebenden Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) werden im Einreichprojekt der Projektwerberin beschrieben. Hieraus ist ersichtlich, dass für das Jahr 2035 die Qualitätsstufen einen Ausbau auf eine höhere Anzahl von FPF mehr als rechtfertigen. Der Ablauf ist spürbar bis deutlich beeinträchtigt und der durchschnittliche Verkehrsfluss ist tlw. nur mehr „noch stabil“ – also am Rande zur Instabilität. Dies zeigen auch die in den Formblättern berechneten gewichteten Auslastungsgrade. Es ist unmittelbar ersichtlich, dass die QSV sehr bald im Durchschnitt in die QSV E kippen werden, also die Grenze der Funktionsfähigkeit erreicht sein wird. Hieraus ergibt sich zwingend, dass der Ruf nach einer Vergrößerung der Anzahl der FPF folgen wird. Der Neubau der CC in Form von zwei Brücken mit ausreichender Breite erfordert dann in Hinkunft keinen weiteren wesentlichen Ausbau, sondern lediglich eine andere Kennzeichnung der Fahrbahnen auf der Brücke um einen insgesamt sechs-spurigen Verkehr abwickeln zu können. Dieses Vorhaben ist sohin vielmehr auch eine vorbereitende Maßnahme eine höhere Leistungsfähigkeit der CC zu erreichen. Die Unterlagen des Einreichprojekts beweisen genau diese Absicht. Auch der Gutachter muss sich

dessen bewusst sein, denn auf Seite 14 in seinem Gutachten schreibt er: „Der äußere Seitenstreifen bzw. der Abstellstreifen wird von 2,5 bzw. 1 m auf 3,9 m verbreitert...“. Eine Fahrbahnbreite von 3,75 m einer weiteren Fahrbahn in jeder Richtung findet damit sofort Platz! Mit weiteren Maßnahmen (Temporeduktion) könnten sogar vier Fahrstreifen pro Fahrtrichtung realisiert werden – so wie in der Bauphase auch. Die QSV der Antragstellerin werden hingegen vom Gutachter nicht in Zweifel gezogen.

Hieraus ergibt sich die absehbare Entwicklung, dass die CCn in Zukunft in Summe eine wesentlich höhere Kapazität zur Verkehrsabwicklung aufweisen werden, was auch angesichts einer angepeilten Lebensdauer von 100 Jahren aus Prinzip sinnvoll ist. Dies wird indirekt durch die Ausführungen des Sachverständigen in dem Fachgutachten bestätigt.

So zeigen auch die Abbildungen 7 und 8 des Gutachtens deutlich, dass die Verkehrsnachfrage eine Erhöhung der Fahrbahanzahl rechtfertigt.

Damit ist aber das Festhalten an einer 4+0 Verkehrsführung nicht mehr nachvollziehbar. Mit einer geänderten Anzahl der FPF wird es jedoch zu einer Reisezeitverkürzung kommen, so wie dies andernorts auf der A\*\* heute schon der Fall ist. Diese Reisezeitverkürzung ist aber wieder Ursache für verkehrsverlagernde Effekte und somit wird es zu einer primären als auch sekundären Induktion von Verkehr kommen. Diesem Aspekt trägt aber der vom Gutachter zugestandene Untersuchungsraum nicht Rechnung. Letzterer ist für solche Überlegungen viel (!) zu klein. In dem also unrichtige Annahmen getroffen werden, die eine Verkehrsinduktion von vom herein ausschließen, darf es nicht verwundern, wenn keine Verkehrsinduktion durch das Vorhaben im Ergebnis herauskommt. Ein vollständiger Zirkelschluss.

Der Sachverständige entlarvt das unrichtige Vorgehen zudem selbst, da er im Kapitel 1.3 schreibt: „Der Ansatz aus der Verkehrsuntersuchung, dass die Generalerneuerung der CC weder zu Verkehrsverlagerungen noch zu induziertem Neuverkehr führt, ist aus Sicht des unterzeichnenden Sachverständigen zulässig.“ (Hervorhebung nicht im Original). Vom Prinzip her kann ein Ergebnis kein „Ansatz“ sein. In dem der „Ansatz“ der Projektwerberin, durch ein viel zu kleines Untersuchungsgebiet, einen induzierten Neuverkehr, Verkehrsverlagerungen etc. ausschließt, ist es folglich gar nicht mehr möglich einen induzierten Neuverkehr oder Verkehrsverlagerungen bei der Untersuchung zu entdecken. Der drohende Verkehrskollaps, mit all seinen negativen Wirkungen auf die Umwelt, einer am Kapazitätslimit befindlichen Straße wird gar nicht erst adressiert.

#### 3.1.2.5.2. Bauphase & Zeitraum und Leistungsfähigkeiten, Verkehrsprognose:

Das Einreichprojekt und auch der Gutachter unterliegen realitätsfernen zeitlichen Annahmen für das Vorhaben. So geht die Berechnung der Leistungsfähigkeiten von einer relevanten Bauphase im Jahr 2023 – also heuer – aus. Es ist vollkommen unverständlich weshalb dies seit dem UVP-Feststellungsverfahren nicht aktualisiert wurde.

Die Bauphase ist im Wesentlichen in zwei Teilbereiche gliedert:

- Phase 1: Die neue Brücke wird neben der bestehenden errichtet und der Verkehr dort bleibt ungehindert und

- Phase 2: Der Verkehr fließt über die neue Brücke und die Fahrstreifen haben eine eingeschränkte Fahrstreifenbreite.

*Es ist sofort einsichtig, dass die Phase 2 für den Verkehr und für die gesamten Emissionen maßgeblich ist, da die Leistungsfähigkeit auf der neuen Brücke wegen der verminderten Fahrbahnbreiten und dem fehlenden Pannestreifen eingeschränkt ist. Dies ist die Phase in der die alte Brücke abgerissen wird. Diese wesentliche Phase 2 der Bauphase bedingt aber das Vorhandensein der ersten der beiden neuen Brücken. Es ist daher vollkommen unrealistisch, dass diese Phase zwei heuer noch eintreten wird, da noch nicht einmal die Genehmigung vorliegt. Gleiches gilt für die Verkehrsfreigabe der neuen CCn im Jahr 2025, geht doch die Projektwerberin von einer insgesamt Bauzeit von 62 Monaten aus. Allein der Neubau der ersten Brücke Richtung Y erfordert 30 Monate Bauzeit (vgl. TB Bauphase Seite 10, Einlage 7.1).*

*Allein diese Unstimmigkeiten des Gutachtens stellen solche offenkundigen erheblichen Mängel desselben dar, die die Annahme der Untauglichkeit des Gutachtens rechtfertigen. Dieses darf daher im Verfahren nicht als Entscheidungsgrundlage herangezogen oder verwendet werden.*

*Es ist ferner vollkommen unverständlich, dass der Gutachter dieses Problem nicht aufgreift und eine Neuberechnung unter realistischen zeitlichen Annahmen eingefordert hat. Die durchschnittliche(!) QSV gemäß Formblatt L3-2 der Verkehrsuntersuchung ist D, dh. die individuelle Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer ist deutlich beeinträchtigt. Der Verkehrsfluss ist noch stabil. Das Formblatt zeigt jedoch auch, dass die einzelnen QSVi durchaus die Stufe E betragen werden – die Grenze der Funktionsfähigkeit also partiell schon überschritten ist. Der spätere Start-Zeitpunkt für das Vorhaben bedeutet, dass auch die Annahmen für die abzuwickelnden Verkehrsmengen nicht mehr korrekt sind. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass in Realität die Verkehrsnachfrage höher sein wird und die Verkehrsqualität schlechter als prognostiziert. Eine stärkere Verkehrsverlagerung von der A \*\* auf die Bundesstraße B \*\*\*ist daher zu erwarten. Analoges gilt für das Prognosejahr 2025.*

*Daher ist auch die Aussage des Gutachters in Kapitel 1.3, dass die Verkehrsprognose aus der Verkehrsuntersuchung als plausibel und tendenziell leicht überschätzend einzustufen ist, schon aus diesem Punkt widerlegt. Dies wird auch durch die politischen Maßnahmen zum Erreichen von Klimaschutzzielen nicht aufgewogen. Vielmehr ist davon auszugehen, dass der in Realität eintretende Verkehr größer sein wird als erwartet, was noch rascher einen sechs-streifigen Ausbau der Strecke zur Folge haben wird.*

*Der Gutachter bestätigt ferner die vollkommen realitätsfernen Annahmen die dem Vorhaben zugrunde gelegt wurden: So schreibt er auf Seite 19 des Gutachtens: „Die Verkehrsprognose aus der Verkehrsuntersuchung baut auf den Verkehrsdaten auf, die auf Basis der Verkehrsprognose Österreich 2025+ ermittelt wurden. Berücksichtigt wird in der Verkehrsprognose als Infrastrukturmaßnahme der X GGG (Eisenbahn). Eine Verkehrswirksamkeit des GGGs wird im Modell ab 2022 unterstellt.“. Es ist nicht nachvollziehbar, dass der Gutachter nicht von sich aus einschreitet und die Verkehrsuntersuchung der Projektwerberin zurückweist, eine bessere einfordert oder ein negatives Gutachten ausstellt. Das Gutachten stammt vom März 2023. Es sollte – jedenfalls*



*unter Verkehrssachverständigen – bekannt sein, dass der X GGG für die Eisenbahn noch lange nicht fertig ist, vielmehr wird er noch einmal wesentlich teurer als prognostiziert.*

*Auch diese weiteren Unstimmigkeiten des Gutachtens stellen selbstverständlich solche offenkundigen, erheblichen Mängel desselben dar, die die Annahme der Untauglichkeit des Gutachtens rechtfertigen. Dieses darf daher im Verfahren nicht als Entscheidungsgrundlage herangezogen oder verwendet werden.*

*Es ist insbesondere davon auszugehen, dass dieses Vorhaben (X GGG f.d. Eisenbahn) noch geraume Zeit in Anspruch nehmen wird, bis es verkehrswirksam ist. Daher ist die Prognose allein aus diesem Grund grob falsch.*

*Des Weiteren ignoriert der Sachverständige weitgehend die Tatsache, dass der Verkehr wegen Lieferkettenproblemen gerade im Jahr 2022 für die Kfz > 3,5t sich noch nicht normalisiert hat. Da er im Gegensatz zu den Pandemie Jahren 2020 und 2021 das Jahr 2022 nicht aus den Betrachtungen exkludiert hat, kommt er zu einem viel zu geringen Anstieg der Verkehrsnachfrage. Diese wird, nach dem Ende der derzeitigen inflationsbedingten Wirtschaftsschwäche nochmals anziehen. Es ist allgemein bekannt, dass anschließend an eine wirtschaftliche Krise Nachholeffekte auftreten, die die Verkehrsnachfrage nochmals stark steigern. Auch auf diese Fragestellungen und Prognosefehler geht der Sachverständige in keinem Wort ein.*

*Die Verkehrsunterlage ist weder als Grundlage für Auswirkungsbetrachtungen noch für verkehrstechnische Nachweise geeignet. Unklar und unbestimmt sind ferner die Aussagen des Gutachters hinsichtlich „der Brücke“. Welche der beiden Brücken meint er, wenn er davon spricht, dass der Regelquerschnitt „der Brücke“ so angepasst wird, dass der Querschnitt „der Brücke“ zukünftig den Anforderungen einer 4+0 Verkehrsführung entspricht (vgl. Kapitel 1.3)?*

#### *3.1.2.5.3. Prognosegenauigkeit:*

*Im Vorhaben werden einige eine ausreichend genaue Prognose verhindernde Fakten angeführt. So wurden Verkehrszählungen im Jahr 2017 durchgeführt – just als es aufgrund mehrerer Murenabgänge im September 2017 eine längere Sperre der B \*\*\*gab. Daher wurden die Daten mittels Zählungen und Hochrechnungen aus anderen Jahren ergänzt. Es ist bekannt (Sammer, G.), dass Verkehrsprognosen hohe Unsicherheiten aufweisen, selbst wenn keine derartigen Schwierigkeiten bei der Zählung in einem relevanten Teil des Verkehrsnetzes aufgetreten sind. Eine Untersuchung der Ergebnisse gemäß DDDD (Sammer, G.) wurde nicht durchgeführt.*

*Analog sind die Zählungen in der KW 5/6 in 2018 zu bewerten. Dieser Zeitraum lag unmittelbar vor Schulferien in Tirol und ist daher auch nicht als typisch oder durchschnittlich bewertbar.*

*Auf diese Problematik geht der Sachverständige in seinem Gutachten überhaupt nicht ein.*

#### *3.1.2.5.4. Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen:*

*Hinsichtlich der verkehrstechnischen Nachweise wird für die Beurteilung der Verkehrsqualität in der Verkehrsuntersuchung das HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) in der Ausgabe 2015 herangezogen. Dabei handelt es sich um ein deutsches Regelwerk. In Österreich findet allgemein für Autobahnen und Schnellstraßen die RVS (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen) Anwendung. Die dem HBS entsprechende RVS ist vom Ministerium für verbindlich erklärt worden. Dies bedeutet, dass die RVS von der Projektwerberin im Bereich der Bundesstraßen verbindlich anzuwenden ist. Es ist daher nicht einzusehen, weshalb dieses Verfahren für eine Autobahn nicht eingesetzt wird. Der vom Gutachter abgegebenen Begründung, dass die HBS wegen der Rampenanordnungen und der Fahrstreifenanzahl der Hauptfahrbahn eine sinnvollere Alternative darstellt, kann nicht gefolgt werden, sind doch in der zugehörigen RVS einerseits ebenso 2 bis 4 Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn berücksichtigt und andererseits auch die Berechnung von Zufahrten möglich. Eine Studie, die zeigt, dass in ähnlichen Fällen die HBS eine sinnvollere Alternative als die RVS darstellt, ist nicht angeführt. Daher ist diese Feststellung des Gutachters nicht mehr als eine nicht nachvollziehbare Behauptung. Dies gilt analog weiter unten im Kapitel 4.3 für die Bauphase.*

*Tatsache ist, dass die RVS schon lange unverändert besteht, was bedeutet, dass sie gut erprobt ist und es seit langem keinen Bedarf für Änderungen gibt. Gäbe es Schwierigkeiten bei Rampen etc., dann hätte die FSV diese RVS längst ändern können. Dies umso mehr, da der Gutachter selbst in der Arbeitsgruppe jener RVS mitarbeitet.*

*Es ist davon auszugehen, dass die Projektwerberin das HBS allein deshalb gewählt hat, um das Ergebnis zu vermeiden, dass bei Anwendung der RVS eine Verbreiterung auf 3 Fahrspuren pro Fahrtrichtung erforderlich geworden wäre.*

#### *3.1.2.5.5. Bemessungsverkehrsstärke der 30. Stunde:*

*Im Gutachten findet sich in Kapitel 4.3 die Feststellung, dass die Bemessungsverkehrsstärke Q30 aus den Kurzzeitählungen hergeleitet wird und dem Stand der Technik entspricht. Gleichzeitig wird beschrieben: „Während der JDTV im Zeitraum 2017 bis 2035 um ca. 20% zunimmt, steigt der Bemessungsverkehr Q30 im gleichen Zeitraum um ca. 17%. Der Ansatz ist plausibel da allgemein eine Abnahme der Spitzenstundenanteile am Tagesverkehr ... zu beobachten ist.“ (Hervorhebung nicht im Original). Dies ist ein Widerspruch zu dem, dass der Q30 aus den Kurzzeitählungen hergeleitet wird. Ein Ergebnis kann vom Prinzip her kein Ansatz sein. Daher kann dem Sachverständigen nicht gefolgt werden.*

*Der Unterschied zwischen Eingangsparametern und Ergebnissen ist fundamental. Er wird vom Gutachter nicht beachtet. Dies tritt an dieser Stelle besonders klar zutage, weil der Gutachter selbst davor klar festhält, dass der Q30 aus Kurzzeitählungen hergeleitet wird.*

*Hierbei handelt es sich nicht nur Unstimmigkeiten des Gutachtens, sondern eklatante Mängel in der Methode und der Anwendung fundamentaler wissenschaftlicher Grundsätze des Fachbereiches. Das Gutachten ist auch hier aufgrund des offenkundigen Widerspruches zu prinzipiellen Grundlagen der anzuwendenden Wissenschaft gänzlich untauglich und daher als Entscheidungsgrundlage nicht verwendbar.*

#### *3.1.2.5.6. Beantwortung der Stellungnahme der Beschwerdeführerin:*

*Die Beschwerdeführerin, die Gemeinde Z, hat bereits das Thema Kapazitätssteigerung und Erhöhung der Emissionslast angesprochen. Die „Beantwortung“ dieser Stellungnahme durch den Sachverständigen erfolgt in Kapitel 7.2 seines Gutachtens. Es gleicht jedoch einer inhaltslosen Endlosschleife: Zunächst verweist der SV auf den Punkt unter dem die Frage in der Einwendung der Gemeinde eingebracht wurde um anschließend eben genau auf die nicht weiter gegebene Beantwortung in Kapitel 7.2 zu verweisen.*

*Kapitel 7.1 stellt jedenfalls auch keine geeignete Beantwortung der gestellten Frage dar. Dort findet sich lediglich eine Wiederholung von Aussagen der Projektwerberin und von anderen Feststellungen aus dem Gutachten, wie z.B. dass der „Ansatz“, dass die Generalsanierung der CC weder zu einer Verkehrsverlagerung noch zu induziertem Neuverkehr führen wird. Dieser „Ansatz“ nimmt aber das erhaltene Ergebnis vorweg. Das gewünschte Ergebnis wird eben genau durch jenen „Ansatz“ erreicht. Ein Zirkelschluss. Weitere Begründungen finden sich nicht.*

#### *3.1.3. Ergebnis: Mangelhaftigkeit der Bescheidgrundlagen im Bereich Verkehr aufgrund Mangelhaftigkeit des Sachverständigengutachtens*

*Es gilt auch hier, worauf vorstehend mehrfach hingewiesen worden ist, nämlich dass das Gutachten in vielerlei Hinsicht methodisch nicht einwandfrei abgefasst, inhaltlich widersprüchlich, auf falschen Sachverhaltsannahmen basierend und daher im Verfahren nicht weiter zu verwenden ist.*

*Beweis: Einholung von Befund und Gutachten aus den Fachbereichen Verkehr und Verkehrssicherheit.*

#### *3.2. Fachgebiet Luft (Nr. 02)*

##### *3.2.1. Unzutreffende Grundannahmen der belangten Behörde im bekämpften Bescheid aufgrund Mangelhaftigkeit des Sachverständigengutachtens*

###### *3.2.1.1. Fachbereich Luftreinhaltung baut u.a. auf Fachbereich Verkehr auf*

*Speziell in der Betriebsphase baut der Fachbereich Luftreinhaltung an Straßen auf dem Fachbereich Verkehr auf. Das verkehrliche Untersuchungsgebiet und andere unrealistische Annahmen, beispielgebend sei die verkehrliche Wirksamkeit des X GGG der Eisenbahn genannt, führen dazu, dass die Verkehrsentwicklung deutlich unterschätzt wird. Aufgrund dessen ist auch davon auszugehen, dass der Verkehr auf den CCn sehr rasch nach der Verkehrsfreigabe drei-streifig in jeder Richtung geführt werden muss. Daher sind allein aus diesem Grund die Berechnungen für die Luftschadstoffimmissionen im Betrieb nicht nachvollziehbar.*

*Die Emissionen in der Betriebsphase bauen auf den mehrfach beschriebenen mangelhaften Betrachtungen des Fachbereichs Verkehr auf. Sie sind daher allein aus dem verkehrlichen Mengengerüst heraus nicht nachvollziehbar.*

### *3.2.1.2. Fehler im verwendeten Programm, Messfehler*

*Hinzu kommen Fehler im verwendeten Programm: Die bei Erstellung der von der belangten Behörde beauftragten Gutachten eingesetzte Version von GRAMM/GRAL 19.01 hat eine Reihe von bekannten Fehlern, die mittlerweile behoben wurden. Dazu gehören Fehler der Rauigkeitslänge wenn GRAL mit GRAMM gekoppelt wird, sowie Fehler bei der Berücksichtigung der Vegetation in GRAL. Ferner wurde allgemein die Rechengenauigkeit verbessert. Daher ist davon auszugehen, dass die Ergebnisse der Immissionsberechnungen für Luftschadstoffe rechentechnische Fehler aufweisen werden. Es ist unverständlich, wieso bei Fertigstellung des Fachberichts „Luftchemische Untersuchung“ (Einlage 10.2.19) vor zwei Jahren nicht aktuellere Versionen zur Berechnung eingesetzt wurden. Obgenannte Fehler wären in der Version 20.09, die im Herbst 2020 erschien, von GRAMM/GRAL nicht mehr enthalten gewesen.*

*Der IST-Zustand der Luftgüte wurde anhand von Messungen an anderen – weit vom Vorhabensgebiet entfernten Messstationen – abgeschätzt, anstatt sie vor Ort im Hochgebirgstal bei Z direkt zu messen. Ferner wurden für die Hintergrundbelastung auch Jahre berücksichtigt in denen Covid-19 pandemiebedingte Lockdowns verhängt waren und daher gänzlich andere, nämlich erheblich niedrigere, Emissionen und somit Immissionen gegeben waren.*

*Die luftreinhalte-technischen Emissionen in der Bauphase sind mangels korrekter und ausführlicher Beschreibung der Bauphase (z.B. unplausibel niedrige Mengen) unrichtig modelliert worden. Daher sind auch die Auswirkungen der Bauphase nicht richtig beschrieben. Eine Verbesserung dahingehend wäre der Projektwerberin von Seiten der Behörde aufzutragen gewesen. Dies ist jedoch nicht erfolgt.*

*Die Modellierung der Emissionen in der Bauphase und Betriebsphase sind unvollständig und unrichtig. An dieser Stelle seien nochmals ausdrücklich die vorstehend ausgeführten Vorhalte zu den Nebenbestimmungen erwähnt. Es fehlen z.B. nach wie vor sekundäre Partikelemissionen als auch mittelbare Emissionen. Die Modellierung der NO<sub>x</sub> zu NO<sub>2</sub> Konversion wurde weder anhand einer Simulation und auch nicht anhand von lokal gemessenen Konversionsraten bestimmt und ist daher nicht nachvollziehbar. Ferner wurden Lärmschutzwände als immissionsmindernd berücksichtigt. Dies gilt zwar für die Betriebsphase nicht jedoch für die Bauphase. Eine Trennung ist (siehe Seite 61 des Bescheides) nicht ersichtlich. Ferner sind auch die Ausführungen hinsichtlich trockener und nasser Deposition insbesondere wegen der beauftragten und beantragten Staubbiederschlagungsmaßnahmen so nicht nachvollziehbar.*

*Auch die wiederkehrenden Sanierungen, insbesondere der Fahrbahndeckschichten, wurden in der Betriebsphase nicht berücksichtigt.*

### 3.2.1.3. Gänzliche Ausblendung der Feinstaubproblematik

*Hinsichtlich der Umweltauswirkungen und Genehmigungsgrundlagen, insbesondere auch hinsichtlich des Ultrafeinstaubes (Nanopartikel) ist festzustellen, dass weltweit die Lebenserwartung der Menschen durchschnittlich um 2,3 Jahre verlängert werden könnte, würden die Richtlinien der WHO zum Ausstoß vom PM<sub>2,5</sub> eingehalten werden (WHO 2021). Der Air Quality Life Index (AQLI) 2023 zeigt auf, dass die weltweiten Auswirkungen von PM<sub>2,5</sub> im Ausmaß vergleichbar sind, mit der des Rauchens, dreimal so viele Opfer kostet wie der Alkoholkonsum, fünfmal so viele Opfer kostet wie Autounfälle und siebenmal so viele wie HIV/AIDS. Allein zwischen West- und Ost-Europa ist ein Gefälle erkennbar, da im Osten die Luft schlechter ist. Die Europäische Kommission hat 2022 vorgeschlagen, den JMW für PM<sub>2,5</sub> von 25 µg/m<sup>3</sup> auf 10 µg/m<sup>3</sup> bis 2030 zu senken. Dies ist in die Überlegungen mit einzubeziehen. Diese absehbare Entwicklung gilt auch für die Genehmigungskriterien, denn die Genehmigung des ggst. Vorhabens wird in der Betriebsphase diesen Zeitraum jedenfalls überschreiten. Allein für Österreich wären bei Einhalten der Richtlinien der WHO nach dem AQLI 2023 noch 0,5 bis 2 Jahre pro Person zu gewinnen!*

*Das Thema Ultrafeinstaub wurde noch immer nicht seiner Bedeutung gemäß berücksichtigt: Die Pathophysiologie von Aerosolpartikeln, die in der Lunge abgeschieden werden, ist abhängig davon, wie groß das Partikel ist und welche Form es hat (Aerosolphysik der Lunge). In Folge ist es relevant wo in der Lunge Partikel abgeschieden werden. Die Lunge ist wie ein Aerosolfilter zu betrachten mit vorgeschaltetem Impaktor für größere Partikel (Nase/Rachen). Relevant ist ferner die Zeitdauer der Reinigung der Lunge, dies hängt wesentlich vom Depositionsort des Teilchens in der Lunge ab. Der für die Deposition in der Lunge besonders wichtige Bereich des einatembaren Aerosols liegt um die 100 nm (aerodynamischer Äquivalentdurchmesser). Kleinere Teilchen diffundieren rascher aus und lagern vorwiegend im Nasen-Rachenraum als auch im Bereich der oberen Atemwege ab. Die Teilchen um 100 nm lagern in den tieferen Verästelungen der Lunge ab, die teilweise sehr lange Verweildauern besitzen. Die Gefahr einer Aufnahme der Teilchen ins Blut ist gegeben. Ebenso die Gefahr des Überschreitens der Blut/Hirn als auch Blut/Plazenta Schranken im menschlichen Körper. Ultrafeinstaub wurde inzwischen in allen Organen vorgefunden. Ein Teil der Gefährlichkeit von PM<sub>2,5</sub> ist auf Nanopartikel zurückzuführen. Die Behauptung, dass es zu dieser Feinstaubklasse, die vorwiegend in Anzahlen gemessen wird, keine ausreichenden Messmöglichkeiten beziehungsweise gesicherten Ergebnisse gibt ist schlicht unrichtig.*

*Ferner wurden die gefährlichen Inhaltstoffe des Reifenabriebs nicht berücksichtigt (siehe dazu auch Humanmedizin, um Längen zu vermeiden).*

### 3.12.4. Nichtbeantwortung der Frage der Kumulierung

*Die Frage der Kumulierung wurde durch die Gemeinde Z eindeutig gestellt (Beantwortung der Fragen, Punkt 1.1.11): So sind insbesondere die Emissionen aus dem Straßenverkehr auf der A\*\* mit dem gleichzeitigen Neubau zweier Brücken und dem Abriss der bestehenden CC, den Bauphasen entsprechend, zu kumulieren. Diese Frage ist nach wie vor unbeantwortet und bewirkt eine massive Unterschätzung der auftretenden Immissionen.*

*Hinsichtlich der Beantwortung der Bedenken hinsichtlich der Emissionsansätze hat die Gemeinde Z eine Reihe von konkreten Vorhalten geäußert. Zum Beispiel: Im Betrieb das mangelhafte verkehrliche Mengengerüst und im Bau die fehlende Kumulierung, etc. (siehe dazu auch die Beantwortung der weiteren Fragen).*

*Hinsichtlich der Kehrmaschinen (Beantwortungspunkt 1.1.13) sei zum wiederholten Male ausgeführt, dass nicht jede Kehrmaschine Feinstaubemissionen tatsächlich reduziert. Der Sachverständige scheint die einschlägige Literatur nicht zu kennen. Die technische Grundlage für diffuse Emissionen des BMNT (2014) geht von einer bestimmten Klasse von Kehrmaschinen aus. Es können aber auch andere Kehrmaschinen eingesetzt werden (mangelhafte Nebenbestimmung). Internationale Publikationen beweisen, dass Kehrmaschinen verschiedene Wirkungsgrade haben und nicht jedes Gerät arbeitet effizient. Eine gute Zusammenfassung ist in Renschen, D., „Abschlussbericht zum Vorhaben FKZ 340 01 008 Messprogramm zur Ermittlung des möglichen Beitrags emissionsgeminderter Feinstaubkehrmaschinen an der Erhaltung anspruchsvoller Immissionsgrenzwerte für Staubpartikel“, BMU-Umweltinnovationsprogramm des Dt. UBA, Oktober 2010.*

*In Bezug auf die Entstehung sekundärer Partikel und Partikeln im Nanometer Bereich (Beantwortung Punkt 1.1.14) sei beispielgebend auf eine Vielzahl von Arbeiten von Prof. Markku Kulmala (Finnland) zur Nukleation von Ultrafeinstaub aus der Gasphase hingewiesen. Diese Partikelbildung wird durch geeignete Bedingungen in der Umwelt förmlich getriggert („Banana type curveS). Der Nukleationsvorgang sorgt dann auch für zum Teil enorm hohe Partikelanzahlen (und damit einer chemisch aktiven Oberfläche). Die RVS 04.02.12 idgF entspricht hier nicht dem Stand der Technik und des Wissens.*

*Hinsichtlich der Emissionen ist die Unterstellung eines flüssigen Verkehrs relevant (Beantwortung Punkt 1.1.15). Das HBEFA ist sehr wohl in der Lage hierfür Jahresmittelwerte auszugeben und dies zu berechnen. Der Fehler geschieht im Fachbereich Verkehr und wird somit aus diesem ins Fachgebiet Luftreinhalte übernommen.*

*Die Beantwortung zu den Tagesganglinien greift zu kurz: Die Bauphase beeinflusst durch den Baustellenverkehr die Tagesganglinien (Beantwortung Punkt 1.1.16), das ist offensichtlich.*

*Auch unvollständig ist die Beantwortung von Mikroplastik (Punkt 1.1.17). Es ist richtig, dass das HBEFA Emissionen durch Reifenabrieb – der größten Quelle von Mikroplastik – umfasst. Es wird jedoch nicht berücksichtigt, dass eine Vielzahl von Substanzen darin für den Menschen und die Umwelt gefährlich sind (siehe dazu Humanmedizin, um Längen zu vermeiden).*

*Die Beantwortung der Fragen zum Klima (Punkt 1.1.18) erfolgt mittels lapidarer Wiederholung von bereits bekannten und unvollständigen Betrachtungen. So wurde z.B. die im Bauwerk enthaltene „graue Energie“ sowie die Energie für die weitere Aufbereitung und Deponierung bzw. Behandlung von Abfällen nicht inkludiert. Ferner: Die von der Behörde angesprochenen Systemgrenzen im Betrieb sind – siehe Alpenkonvention vorstehend – unrealistisch.*

*3.2.1.5. Ausblendung sämtlicher Folgen des Klimawandels aus den Gutachten*

*Hinsichtlich der Folgen des Klimawandels sind keine weiteren Überlegungen seitens der Behörde angestrengt worden. Meteorologisch ist, infolge des Klimawandels, mit einer größeren Menge an vom Normal abweichenden und durchschnittlichen bis extremen Wetterituationen zu rechnen. Solche Wettersituationen können sich z.B. in extremen Windlagen oder Starkregenereignissen punktuell manifestieren. Erst in diesem Jahr wurde das Untersuchungsgebiet von einer extremen Wettersituation im Zuge einer Gewittersuperzelle heimgesucht – u.a. mit enormem Schaden am Wald in unmittelbarer Nähe zur CC. Die Häufung untypischer Wettersituationen (und nicht nur von Extremereignissen) ist künftig zu berücksichtigen. Dies geschieht jedoch mit der Verwendung einer „typischen“ meteorologischen Zeitreihe in den Berechnungen für die Luftschadstoffimmissionen eben genau nicht. Eine Variation der Meteorologie (der meteorologischen Zeitreihe) zur Berücksichtigung von Folgen des Klimawandels ist ebenfalls nicht erfolgt. Daher sind auch aus diesem Grund die Immissionsberechnungen nicht klimawandeltauglich und entsprechen somit auch nicht der zu erwartenden Zukunft.*

### *3.2.2. Nicht beantwortete Fragen bzw. Mängel im Bereich der Befundaufnahme und bei Erstattung des Gutachtens*

*Das seitens der belangten Behörde herangezogene, im bekämpften Bescheid wörtlich wiedergegebene Sachverständigengutachten aus dem Fachgebiet Luft und Klima (Bescheide, Seiten 46 ff), weist in den nachfolgend genannten Punkten nach wie vor die seitens der Beschwerdeführerin im Eingangsverfahren gerügten Defizite bei der Befundaufnahme und damit zugleich die entsprechenden inhaltlichen Mängel hinsichtlich der vom Sachverständigen gezogenen Schlussfolgerungen auf:*

#### *3.2.2.1. Kumulierungen*

*Im vorliegenden Gutachten aber auch im Fachbeitrag Luftreinhalte wird auf kumulierende Wirkungen hinsichtlich der Luftschadstoffimmissionen nicht eingegangen. Abgesehen davon sind für die Betriebs- als auch Bauphase die entsprechenden Emissionsansätze und die kumulierten Immissionen verschiedener Emissionsquellen weder berücksichtigt noch beurteilt worden.*

#### *3.2.2.2. Annahme flüssiger Verkehr*

*Wie schon Eingangs zum FB Verkehr ausgeführt wird die Qualitätsstufe für den Verkehr im Laufe der Zeit schlechter bis hin an die Grenze zur Funktionsfähigkeit. Es ist daher vollkommen illusorisch davon auszugehen, dass der Verkehr flüssig ist (z.B. HBEFA 4.1 Szenario Land/AB/100/flüssig, Kapitel 4.2.1.3 Prognose 2035 im Fachbeitrag).*

*Es ist nicht nachvollziehbar, dass dem SV, der auch SV für den FB Verkehr ist, dies nicht aufgefallen ist und er dieses Problem nicht angesprochen hat.*

#### *3.2.2.3. Falsche DTV Tagesganglinien*

*Die eingesetzten Tagesganglinien verhalten sich unlogisch für die einzelnen Prognosejahre. Die Nachtzeit wird unrealistisch abgebildet. Auch die Änderung des DTV (und der Verkehrszusammensetzung) durch die Bautätigkeit wurde nicht erfasst, da eine Regelarbeitszeit von 05:00 bis 21 Uhr vorgesehen ist.*

*Es ist vollkommen unverständlich, dass auch dies dem SV nicht aufgefallen ist.*

#### *3.2.2.4. Emissionsansätze für die Betriebsphase*

*Beispielgebend:*

- 1.) Die Tabellen 4-13 bis 4-17 des Fachbeitrags Luftreinhaltung für die Emissionen des Verkehrs in der Betriebsphase sind nicht nachvollziehbar. Es ist unlogisch davon auszugehen, dass z.B. PM<sub>10</sub> Non-Exhaustemissionen für PKW von 2017 bis 2035 unverändert verbleiben. Dies steht im Widerspruch zu der offensichtlichen Zunahme von immer schwereren PKW (SUVs) und insbesondere zu der Zunahme elektrisch betriebener Fahrzeuge deren Eigengewicht aufgrund der immer größer werdenden Akkumulatoren immer größer wird.*
- 2.) Desgleichen ist es völlig unlogisch, dass der Abrieb bei verschiedenen Steigungen konstant bleibt.*

*Es kann auch in diesem Punkt nicht nachvollzogen werden, weshalb dies dem Gutachter nicht aufgefallen ist.*

#### *3.2.2.5. Falsche Annahmen in Bauphase*

*Für die Bauphase ist eine Reihe vollkommen falscher Annahmen getroffen worden. Beispielgebend seien u.a. die Annahme eines durchschnittlichen Flottengewichts, die Wahl des Gewichtungsfaktors für diffuse Staubemissionen, Abwurfhöhen, die eingesetzten Kubaturen, falsche Emissionshöhen sowie die daraus resultierenden falschen Emissionsfaktoren genannt. Es ist auch erstaunlich, dass man bei der Projektwerberin glaubt, ohne Brecher auskommen zu können. Damit könnten aber die LKW nicht entsprechend der Annahmen gefüllt werden. Die Folge davon wäre, dass eine noch deutlich größere Anzahl an Fahrten erforderlich ist.*

*Unverständlich ist, wieso diese Probleme dem Gutachter nicht aufgefallen sind,*

#### *3.2.2.6. Falsche Darstellung der Bauphase*

*Die Emissionen der Bauphase werden lediglich im Vergleich mit denen, die auf der CC durch den Verkehr im Bestand entstehen, ermittelt. Es wird von der Antragstellerin behauptet – und vom Gutachter unkritisch übernommen –, dass die für eine luftreinhaltetechnische Ausbreitungsrechnung erforderliche Planungstiefe noch nicht vorhanden sei. Dies ist vollkommen unverständlich, da dies gleichzeitig bedeuten würde, dass auch die Planungstiefe für die Berechnung der Lärmemissionen in der Bauphase nicht ausreicht. Die Bauphase wurde aber lärmtechnisch untersucht. Entweder ist also die Berechnung der Bauphase im FB-Lärm unrichtig oder aber die Planungstiefe für eine ordentliche Berechnung der Ausbreitung von Luftschadstoffen ist gegeben. Beides kann nicht gleichzeitig zutreffen.*



*Ferner falsch ist damit einhergehend die Verwechslung der räumlichen Eigenschaften von Emissionsquellen in der Bauphase mit Linienquellen. Es ist emissionstechnisch ein erheblicher Unterschied, wie einzelne Luftschadstoffquellen räumlich angesetzt werden. Der Bau selbst ist eine Mischung aus Linienquellen (der Bauverkehr) und Punktquellen oder Flächenquellen (dort wo gerade gearbeitet wird).*

*Durch die überschießende Vereinfachung der Bauphase, wegen des Vergleichs mit den Emissionen im Bestand, wird das Vorhaben essentiell geschönt. Daher werden alle Ergebnisse der Bauphase angezweifelt. Wieder ist unverständlich, weshalb der Sachverständige dies nicht bemerkt hat.*

### *3.2.2.7. Vorschreibung von Kehrmaschinen*

*Es ist allgemein unter Sachverständigen für Luftreinhaltung bekannt, dass Kehrmaschinen je nach Konstruktion und Wirkprinzip selbst sehr viel Feinstaub aufwirbeln können. Es ist unverständlich weshalb der Gutachter dies nicht berücksichtigt.*

### *3.2.2.8. Sekundäre Partikelbildung, Partikel im Nanometer (nm)-Bereich*

*Kfz-Abgas kann unter geeigneten Voraussetzungen mit vorhandenen Luftinhaltsstoffen oder aufgrund von Temperaturänderungen reagieren. So ist es möglich, dass durch Nukleation ultrafeine luftgetragene Partikel (wenige nm groß) entstehen können, die in weiterer Folge durch Kondensationsprozesse als auch durch Koagulationsprozesse zu größeren Partikeln anwachsen. Durch ihre große Anzahl ergibt sich eine sehr große Oberfläche über die chemische Reaktionen stattfinden können. Ferner stoßen Kfz nicht nur Partikel aus, die wesentlich zu den Massenfraktionen  $PM_{10}$  und  $PM_{2,5}$  beitragen, sondern auch kleinere Partikel. Ursachen sind wieder Nukleation, Kondensation und Koagulation. Gerade Verbrennungsprozesse führen zu großen Partikelanzahlen sehr kleiner Partikel (unter 250 nm). In diesem Bereich wird die Lungengängigkeit und Alveolengängigkeit solcher Partikel relevant. Im menschlichen Körper, in Flüssigkeiten suspendiert, können diese Partikel teilweise wieder, durch die geänderte Wirkung der Oberflächenspannung, zerfallen und so dazu beitragen, dass kleinste Teilchen z.B. ins Gehirn oder in die Plazenta – die jeweiligen Blutschranken des Körpers überwindend – gelangen. Die Dynamik dieser ultrafeinen Partikel ist verglichen mit den klassischen massenbasierten Größen  $PM_{10}$  und  $PM_{2,5}$  sehr hoch. Diese ultrafeinen Partikel verleihen den PM-Fraktionen ihre Gefährlichkeit für Lebewesen. Die relevante Maßzahl für ultrafeine luftgetragene Partikel sind Partikelanzahlen. Die WHO hat inzwischen Empfehlungen hierfür abgegeben. Partikelanzahlen der Emission können z.B. mit Hilfe des Handbuchs für Emissionsfaktoren HBEFA 4.1 und 4.2 bestimmt werden. Es ist vollkommen unverständlich wieso weder Antragstellerin noch Gutachter sich dieses Problems angenommen haben.*

### *3.2.2.9. Mikroplastik und Schadstoffe im Abrieb*

*Es ist hinlänglich bekannt, dass der Reifenabrieb zu Mikroplastikemissionen und Schadstoffen durch die den Reifen beigemischten Substanzen führt. Mikroplastik, Gummiabrieb oder dispergierte Kunststoffe können in der Umwelt von Lebewesen aufgenommen werden und tragen zu Störungen in Organismen bei. Darüber hinaus sind solche Stoffe auch aktiv an der*

*Begünstigung der Tröpfchenentstehung bei geeigneten Luftfeuchteübersättigungen beteiligt (Winkler, P. et al.). Diese Tatsache wurde weder von Antragstellerin noch Gutachter berücksichtigt und beurteilt. Sie ist u.a. auch wesentlich für das Mesoklima des Tales.*

*Sämtliche relevanten Ergebnisse der luftchemischen Untersuchung und des Gutachtens können sohin nicht nachvollzogen werden.*

*Medizinisch wäre ebenfalls zu beurteilen ob es durch das Vorhaben zu Gesundheitsbeeinträchtigungen aufgrund der kumulativen Einwirkung von Lärm und Luftschadstoffen als auch der weiteren Verschlechterung des Landschaftsbildes kommt (Neuropsychimmunologie).*

### *3.2.3. Ergebnis: Mangelhaftigkeit des Gutachtens Luft*

*Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass auch das für den Fachbereich Luftreinhaltung erstattete Gutachten des SV Dipl.-Ing. EEEE methodisch nicht einwandfrei abgefasst, inhaltlich widersprüchlich, auf falschen Sachverhaltsannahmen basierend und daher im Verfahren nicht weiter zu verwenden ist.*

## *3.3. Fachgebiet Klima (Nr. 02)*

### *3.3.1. Grundsätzliche Fehler bei der Befundaufnahme*

*Für die Berechnung der Emission klimarelevanter Abgase wurde lediglich von CO<sub>2</sub> Emissionen ausgegangen. Es ist aber zu erwarten, dass auch andere klimarelevante Gase emittiert werden. Sie entstehen auch bei der Herstellung von Werkstoffen, die für die Brücke gebraucht werden. Daher ist eine gesamte Darstellung in CO<sub>2</sub>-Äquivalent erforderlich.*

*Ferner unrichtig sind die Annahmen aus dem Bauverkehr. Wie in den andern Fachbeiträgen auch, wird stets ein flüssiger Verkehr unterstellt. Dies ist im Hinblick auf die zeitlichen Entwicklungen jedoch nicht zu erwarten. Zudem wurde dem Bau fälschlich unterstellt, dass der X GGG für die Eisenbahn infrastrukturell wirksam ist. Des Weiteren ist das Mengengerüst für den Bau viel zu gering abgeschätzt worden. Damit sind aber auch die Einsatzdauern und Fahrten zu gering angesetzt. Daher sind die ausgewiesenen CO<sub>2</sub> Emissionen zu niedrig.*

*Mit den CO<sub>2</sub> Emissionen des Stroms ist dessen Herstellung eingerechnet. Warum wird die erforderliche Energie zur Herstellung und Bereitstellung von Kraftstoff für die Baumaschinen nicht, wie beim Strom, berücksichtigt? Die Emissionen für CO<sub>2</sub> (Äquivalente) sind damit viel zu niedrig angesetzt. Auch die sogenannte „graue Energie“ die im Zement und Stahl etc. für die Herstellung der neuen CCn, Begleitwege, etc. erforderlich ist, wurde nicht in die CO<sub>2</sub> Berechnung inkludiert. Auch aus diesem Grund ist die Klimabilanz grob falsch.*

*Ferner fehlt die erforderliche Angabe der erforderlichen Energie und damit der Emissionen von klimarelevanten Gasen, die es benötigt, um die alte Brücke weiter zu zerkleinern (Brecher, etc.) und verwerten bzw. end zu lagern. Ebenso sind weitere Annahmen und Kubaturen der*

*Bauphase viel zu klein angesetzt. Es ist daher davon auszugehen, dass die CO<sub>2</sub> Emissionen auch aus diesem Grund deutlich größer sein werden als erwartet.*

*Völlig unverständlich ist, weshalb dies dem Gutachter nicht aufgefallen ist und er daher keine weiteren Maßnahmen vorschreibt.*

*Falsch ist auch die Darstellung, die vom Gutachter des Fachgutachtens Luft und Klima unwidersprochen bleibt, dass der durch das Vorhaben induzierte Verkehr durch die Projektwerberin nicht beeinflussbar sei. Genau das Vorhaben selbst ist der Grund für einen induzierten Verkehr. Wie schon in der Stellungnahme der Gemeinde zum Verkehr erläutert ermöglicht das Vorhaben die Erweiterung der Fahrbahnpurenzahl, die mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit kommen wird. Daher ist der induzierte Verkehr durch das Vorhaben vollständig dem Vorhaben zuzuordnen und sohin auch die dadurch verursachten zusätzlichen CO<sub>2</sub> Emissionen.*

### *3.3.2 Fehler bei der Gutachtenserstattung*

*Die Beantwortung der Fragen zum Klima (Punkt 1.1.18) erfolgt mittels lapidarer Wiederholung von bereits bekannten und unvollständigen Betrachtungen. So wurde z.B. die im Bauwerk enthaltene „graue Energie“ sowie die Energie für die weitere Aufbereitung und Deponierung bzw. Behandlung von Abfällen nicht inkludiert. Ferner: Die von der Behörde angesprochenen Systemgrenzen im Betrieb sind – wie der vorstehend erfolgte Hinweis auf die Alpenkonvention gezeigt hat – unrealistisch.*

*Hinsichtlich der Folgen des Klimawandels sind keine weiteren Überlegungen seitens der Behörde angestrengt worden. Meteorologisch ist, infolge des Klimawandels, mit einer größeren Menge an vom Normal abweichenden undurchschnittlichen bis extremen Wettersituationen zu rechnen. Solche Wettersituationen können sich z.B. in extremen Windlagen oder Starkregenereignissen punktuell manifestieren. Erst in diesem Jahr wurde das Untersuchungsgebiet von einer extremen Wettersituation im Zuge einer Gewittersuperzelle heimgesucht – u.a. mit enormem Schaden am Wald in unmittelbarer Nähe zur CC. Die Häufung untypischer Wettersituationen (und nicht nur von Extremereignissen) ist künftig zu berücksichtigen. Dies geschieht jedoch mit der Verwendung einer „typischen“ meteorologischen Zeitreihe in den Berechnungen für die Luftschadstoffimmissionen eben genau nicht. Eine Variation der Meteorologie (der meteorologischen Zeitreihe) zur Berücksichtigung von Folgen des Klimawandels ist ebenfalls nicht erfolgt. Daher sind auch aus diesem Grund die Immissionsberechnungen nicht klimawandeltauglich und entsprechen somit auch nicht der zu erwartenden Zukunft.*

### *3.3.3. Nichtbeachtung des Klimawandels und die damit einhergehende Häufung von Naturkatastrophen insbesondere auch im Planungsbereich*

*Im Zuge der von der Beschwerdeführerin im Eingangsverfahren erhobenen Einwendungen und der gesonderten Stellungnahme von Dipl.-Ing. NN wurde im Zusammenhang mit der beantragten Trasse jeweils auf die exorbitante Gefährdung derselben durch Steinschlag aufgrund der unmittelbaren Nähe der Trassenführung zum steil aufgehenden Gebirge*

*hingewiesen. Dabei wurde auch auf den die generelle Problematik noch verstärkenden und damit erschwerenden Einfluss des Klimawandels einschließlich der dadurch verringerten Stabilität des Hanges (Felsgestein) hingewiesen.*

*Im bekämpften Bescheid wird auf diese Gefährdungslagen zwar auf den Seiten 23 und 26 hingewiesen, ohne dass daraus jedoch die notwendigen Schlussfolgerungen gezogen und etwaige Maßnahmen im bekämpften Bescheid gesetzt würden.*

*Als dazu entscheidungsrelevanter Sachverhalt verweist die belangte Behörde im bekämpften Bescheid unter dem Oberbegriff „Fachgebiet 02 Luft und Klima“ auf S. 58 auf den nachfolgenden, dem Umweltbericht wörtlich entnommenen Text:*

*Naturkatastrophen beim gegenständlichen Vorhaben könnten in erster Linie in Form von Steinschlagereignissen bzw. in Form von Hochwasserereignissen auftreten. Es wird dazu im Umweltbericht ausgeführt:*

*Als eigenständige Maßnahme wird vor der gegenständlich eingereichten Ersatzbaumaßnahme ein Steinschlagschutz zusammen mit einem und Erhaltungsweg errichtet. Dieser Steinschlagschutz wird als dauerhafte Maßnahme ausgebildet und schützt neben dem Betriebs- und Erhaltungsweg (BEM auch die Pfeiler der CC sowie die darunter liegenden Bereiche bis zum Talboden. Durch diese Maßnahme können auch die derzeit durch das Betretungsverbot betroffenen Grundstücke und Objekte wieder genutzt werden.*

*Die von der Beschwerdeführerin und Dipl.-Ing. NN geäußerten Befürchtungen und Bedenken haben sich erst vor wenigen Tagen bewahrheitet:*

*Im Juli 2023 wurde das R von einem längerdauernden, orkanartigen Sturm bis dahin nicht bekannten oder gemessenen Ausmaßes getroffen, der zu nie gekannten Schäden in dem vorhandenen Bann- und Schutzwald geführt haben. Der Schutzwald oberhalb der Autobahn und oberhalb der beantragten Trasse wurde abschnittsweise vollflächig zerstört, dabei wurden die Bäume von der Wucht des Sturmes wie Streichhölzer geknickt oder mitsamt dem Wurzelwerk ausgerissen.*

*Aufgrund dieses Schadensereignisses, das sich jederzeit wiederholen kann, ist die dämpfende Wirkung des Waldes gegen herabfallendes Gestein eindeutig nicht mehr gegeben. Diese wurde aber vom Antragsteller EE rechnerisch berücksichtigt. Der Verweis auf „eigenständige Maßnahmen“ ist also nicht mehr berechtigt, weil der dort bescheidmäßig vorgegebene Steinschlagschutz durch Netze nicht mehr gegeben ist.*

*Der Orkan trat zeitlich erst nach der Erlassung des Bescheids der BH Y auf, aber deutlich vor der Erlassung des bekämpften Bescheides. Die Annahme der belangten Behörde, die eigenständigen Maßnahme würden Sicherheit gegen solche Natur- und Elementarereignisse wie zB auch einen Steinschlag bieten, ist damit aber jedenfalls unhaltbar geworden.*

*Die belangte Behörde bestätigt dennoch mit dem aktuellen Trassenbescheid, und zwar auch in Kenntnis der neuen Situation am Steilhang mit dem ausgefallenen Schutzwald, die Sicherheit*

*gegen diese Naturgefahr. Die offensichtliche Dramatik der aktuellen Situation, die in dem bekämpften Bescheid sträflich ignoriert wird, wurde im Rahmen einer Anfrage nach dem UIG durch Herrn Dipl.-Ing. NN an den Bundesminister Totschnig aufgegriffen, ist aber nicht in den bekämpften Bescheid eingeflossen.*

*Bemerkenswert ist dabei auch der Hinweis auf Seite 174 des bekämpften Bescheides. Danach soll der Erhaltungsweg „quasi als Baustraße“ verwendet werden. Die belangte Behörde greift damit einer Genehmigung durch die BH Y in deutlicher Form vor und gibt damit die vorausseilende Zustimmung zur Verwendung eines Erhaltungsweges als Baustraße trotz positiver Kenntnis der deutlichen Gefahren, die mit der Nutzung des Weges aufgrund von Naturereignissen einhergehen.*

#### *3.3.4. Ergebnis: Mangelhaftigkeit des bekämpften Bescheides infolge Mangelhaftigkeit des Gutachtens Klima*

*Das Gutachten für den Fachbereich Klima ist aufgrund der aufgezeigten wesentlichen Mängel gleichfalls zur Gänze ungeeignet, um im weiteren Verfahren für die Entscheidungserlassung herangezogen zu werden, weshalb auch hier ein neues Gutachten auf vollständiger Sachverhaltsbasis methodisch einwandfrei einzuholen und abzufassen sein wird.*

*Beweis: Anfrage Dipl.-Ing. NN an den BMLFRW vom 06.09.2023;  
Einholung von Befund und Gutachten aus den Fachbereichen Luft und Klima.*

#### *3.4. Fachgebiet Lärm und Licht (Nr. 03)*

##### *3.4.1. Mangelhaftigkeit des Bescheides infolge mangelhafter bzw. unvollständiger Beweisaufnahme*

*Das Sachverständigengutachten aus dem Fachbereich Lärm baut auf den (unrichtigen) Annahmen der Bauphase sowie den (gleichfalls unrichtigen) Annahmen der Betriebsphase auf. Auf die dahingehenden Probleme im Gutachten und den Feststellungen des Fachbereiches Verkehr wurde seitens der Beschwerdeführerin sowohl im gesamten Verfahrensverlauf als auch vorstehend im Rahmen dieser Beschwerde (siehe oben Punkt 3.1.) mehrfach hingewiesen. Die Thematik ist der belangten Behörde daher bestens bekannt.*

*Auch hier ist die Beantwortung der Fragen der Beschwerdeführerin durch die belangte Behörde im Bescheid generell lapidar, ausweichend oder wiederholend. Eine Reihe von Fragen wurde gar nicht berücksichtigt.*

*Hinsichtlich der unrealistischen Annahmen der Bauphase (Beantwortung Punkt 1.1.19) ist es Aufgabe der Sachverständigen der Behörde diese Annahmen auf ihre Plausibilität zu prüfen. Genau dies ist nicht geschehen und so verbleiben unrealistische Annahmen z.B. über zu verbringende Kubaturen, Fahrtrouten etc. auch im Fachbereich Lärm (als Folge der anderen Fachbereiche). Unverständlich ist, weshalb von Amts wegen kein Auftrag zur Verbesserung der Antragsunterlagen erging.*

*Psychoakustisch sind zum Lärm u.a. auch die Rückfahrwarner von Baumaschinen und LKWs zu berücksichtigen. Deren Bewertung allein mit akustischen Zuschlägen bei den Lärmindizes der BStLärmIV, widerspricht der täglichen Erfahrung des Lebens (von Personen an einer Baustelle). An eine konzentrierte Tätigkeit ist, bei andauernder Beschallung durch Rückfahrwarner bei einer geschäftigen Baustelle, nicht zu denken. Rückfahrwarner weisen zwei Charakteristiken auf und sind als Warnsignal mittlerweile in der Bevölkerung antrainiert: Sie sind tonhaltig und impulsartig. Die Berücksichtigung mittels einfachem Zuschlag ist somit unzureichend. Solche Wirkungen gehören zudem individuell medizinisch bewertet.*

*Auch die Beantwortung zu den örtlichen Annahmen der Lärmquellen geht ins Leere, wenn der CCCC nicht andere Unterlagen als die Gemeinde zur Verfügung hat. Die Tabellen sind nicht vollständig.*

*Die Frage der Kumulierungen ist analog wie bei der Luft – unbeantwortet verblieben.*

*Hinsichtlich der Beantwortung der fehlenden schalltechnischen Untersuchung des IST-Zustandes (Beantwortung Punkt 1.1.25) ist allein wegen der Bauphase relevant. Das behauptete Nullwachstum in der Betriebsphase ist ein Artefakt der unrealistischen Systemgrenzen des Betriebs (siehe oben Alpenkonvention). Die Schallpegel im IST-Zustand sind das Ergebnis dessen schalltechnischer Untersuchung. Diese Untersuchung ist nicht Bestandteil des Einreichkonvoluts und wurde auch vom Sachverständigen in seinem Gutachten nicht expliziert.*

*Hinsichtlich der Plausibilisierung des 3D Rechenmodells für Lärm (s. Beantwortung Punkt 1.1.25) wiederholt sich die Behörde, ohne auf das Problem einzugehen. Für eine derart strukturierte Landschaft, wie sie im ggst. lärmtechnischen engeren Untersuchungsgebiet gegeben ist, ist eine Plausibilisierung auf die Größenordnung schlicht ungenügend. Beim Lärm ist bei den gegenständlichen Immissionsbeurteilungspegeln (Lärmindizes) des Vorhabens die zugehörige Größenordnung 10dB! Das ist zu viel zu grob. Für die Plausibilisierung sind Lärmschnittkarten erforderlich, diese liegen nach wie vor nicht vor.*

*Zur fehlenden Berücksichtigung von Infraschall (s. Beantwortung 1.1.26) ist auszuführen, dass Infraschall einen Teil des akustischen Spektrums darstellt. Was an der Frage nach Berücksichtigung unklar sein kann erschließt sich nicht. Ferner ist dies keine hypothetische Möglichkeit einer Belästigung, sondern wird von normal empfindenden Menschen z.B. in der Nähe von Fenstern bei entsprechenden Intensitäten durchaus als störende Luftvibration wahrgenommen. Infraschall kann z.B. auch als Vibration auf (Doppelglas-) Fensterscheiben nachgewiesen werden. Im Gegensatz zu Erschütterungen, die natürlich auch wesentlich höhere Frequenzen als 25 Hz aufweisen können (siehe Fourier-Transformierte eines plötzlichen Ereignisses, wie z.B. bei Sprengung oder von der abzureißenden Brücke herunterfallenden größeren Stückes usw.), wird Infraschall ausschließlich über die Luft übertragen und beinhaltet Frequenzen unter 25 Hz. Infraschall kann sich als sekundärer Luftschall (klirrendes Fenster) direkt äußern. Es ist mehr als offensichtlich, dass im gegenständlichen Vorhaben insbesondere die 12 Hz Erschütterungs-Eigenfrequenz Relevanz haben wird. Es ist selbstverständlich sekundärer Luftschall und die Eigenschwingungen der Brücke zu berücksichtigen. Es ist ferner bekannt, dass Infraschall zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen kann. Es ist von*

*großer praktischer Bedeutung, dass sich Infraschall sehr weit nahezu ohne Dämpfungsverluste ausbreitet. Infraschall kann auch entstehen, wenn sich an einer Brücke oder an Brückenpfeilern Luftwirbel regelmäßig ablösen. Infraschall kann auch als sekundärer Schall aus Vibrationen des Untergrundes z.B. bei einem Gebäude entstehen. Hier spielt der Untergrund eine wesentliche Rolle (s. Erschütterungen). All dies ist nicht berücksichtigt worden. Es scheint vielmehr als sei die Behörde von der Frage nach der Berücksichtigung von Infraschall überfordert.*

*Beim Teilgebiet Licht fehlt die Berücksichtigung von Lichtquellen an Baumaschinen (siehe dazu auch den Vorhalt bei den Nebenbestimmungen).*

#### *3.4.2. Nicht beantwortete Fragen bzw. Mängel im Bereich der Befundaufnahme und bei Erstattung des Gutachtens*

*Auch im Zusammenhang mit dem von Dipl.-Ing. EEEE als Sachverständiger für das Fachgebiet Lärm erstellten Gutachten ist festzuhalten, dass dieses Gutachten schwerwiegende Mängel aufweist, welche im weiteren Verfahrensverlauf nicht behoben worden sind. Zu diesen Mängeln ist im Einzelnen auszuführen wie folgt:*

##### *3.4.2.1. Präambel*

*Angesichts der Verlärmung der Täler an der BB A\*\* ist es vollkommen unverständlich, dass heutzutage noch eine Autobahnbrücke ohne durchgehend beidseitige aktive Lärmschutzmaßnahmen gebaut wird. Einfache Lärmschutzwände führen dazu, dass der Lärm nach oben austritt. Dies ist gerade im Gebirge ein enormes Problem. Daher wären durchgehend nach innen gekröpfte LSW sinnvoll. Dies umso mehr als von einem lärmarmen Asphalt aus wartungstechnischen Gründen auf den neuen CCn abgesehen wird. Wer jemals am X Urlaub gemacht hat, weiß um die extreme Verlärmung durch den Verkehr, der die touristische Nutzung des Gebietes deutlich verschlechtert. Daher ist verwunderlich, dass es keinen Hinweis auf die negative Wirkung des Lärms dahingehend in den Unterlagen als auch im Gutachten zu finden ist-*

##### *3.4.2.2. Fachbereich Lärm baut u.a. auf Fachbereich Verkehr auf*

*Speziell in der Betriebsphase baut der Fachbereich Lärm an Straßen auf dem Fachbereich Verkehr auf. Das verkehrliche Untersuchungsgebiet und andere unrealistische Annahmen, beispielgebend sei die verkehrliche Wirksamkeit des X GGGs der Eisenbahn genannt, führen dazu, dass die Verkehrsentwicklung deutlich(!) unterschätzt wird. Aufgrund dessen ist auch davon auszugehen, dass der Verkehr auf den CCn sehr rasch nach der Verkehrsfreigabe dreistreifig in jeder Richtung geführt werden wird müssen. Ferner wird für die Bauphase davon ausgegangen, dass infrastrukturelle Maßnahmen, wie der X GGG f.d. Eisenbahn bereits verkehrswirksam sind. Dem ist natürlich nicht so und es ist auch nicht abzusehen, ob dies der Fall sein wird. Daher sind allein aus diesem Grund heraus die Berechnungen für die Lärmimmissionen nicht nachvollziehbar.*

##### *3.4.2.3. Unrealistische Annahmen in Bauphase*

*Für die Bauphase wurden zusätzlich zum Verkehr eine Reihe idealisierender und beschönigende Annahmen getroffen. Es ist völlig unrealistisch, dass der Bauverkehr, wie angegeben, vornehmlich über die CC(n) abgewickelt werden kann. Es sind ferner die zu bewegenden Kubaturen nicht nachvollziehbar. Weiters wurde vernachlässigt, dass die Bauphase E (Betriebs- und Erhaltungsweg) noch nicht realisiert ist. Schlussendlich fehlt ein Brecher, der die alte CC in für den LKW-Transport geeignet große Teile zerlegt. Ohne einen Brecher würde die Anzahl der Fahrten aufgrund des zusätzlich erforderlichen Volumens deutlich größer sein als angenommen.*

#### *3.4.2.4. Unrealistische Bodendämpfung*

*Im Gutachten werden die Annahmen der Projektwerberin hinsichtlich Bodendämpfung unkritisch übernommen und für plausibel erklärt. Die Einteilung in Flächen die hochabsorbierend und in Flächen die reflektierend sind, ist eine extrem starke Vereinfachung natürlicher Gegebenheiten. Selbstverständlich gibt es auch Werte dazwischen. Es geht ferner aus der lärmtechnischen Untersuchung nicht hervor, welche Flächen wie eingestuft wurden. Daher ist es vollkommen unmöglich, dass irgendein Gutachter eine Plausibilität ableitet (vgl. Seite 26 des Gutachtens, 1. Abs.).*

#### *3.4.2.5. Anteil lärmarmen LKW*

*Im Fachgutachten zum Thema Lärm geht der Sachverständige auf die, von der Projektwerberin, willkürlich angesetzte Verteilung von lärmarmen LKW, bei leichten und schweren LKW, überhaupt nicht ein. Das Gutachten ist daher unvollständig. Die Antragstellerin geht davon aus, dass 50% der LKW<sub>L</sub> und 90% der LKWs lärmarm sind. Dies ist zwar der RVS 04.02.11 entnommen, der X als Transitstrecke kann jedoch nicht als durchschnittliche österreichische Autobahn hinsichtlich des Verkehrsaufkommens angesehen werden. Die Annahme über die Anteile lärmarmen LWV ist unbewiesen und darüber hinaus nicht nachvollziehbar.*

#### *3.4.2.6. Zeitliche Annahmen der Antragstellerin nicht nachvollziehbar und nicht beurteilt*

*Die Antragstellerin geht in Kapitel 4.2.2 Regelarbeitszeit des Fachgutachtens Lärm von einer 40 Stunden Woche aus: „Beim gegenständlichen Bauvorhaben wird von fünf Arbeitstagen pro Woche bzw. einer 40 Stunden Woche ausgegangen“. Der Zeitraum der Arbeiten wird mit Montag – Freitag 05:00 bis 21:00 Uhr angegeben. Dies sind jedoch 80 Stunden.*

#### *3.4.2.7. Örtliche Annahmen der Lärmquellen*

*Die örtlichen Annahmen der Lärmquellen sind nicht plausibel. Beispielgebend sei genannt der Abbruchhammer der emissionstechnisch lediglich „unten“ (Tabelle 11 des Fachgutachtens) verortet wird (was auch immer „unten“ genau ist). Allein diese Annahme führt zu einer starken Reduktion der berechneten Lärmindizes gem. BStLärmIV. Der Sachverständige hat die Emissionshöhen in seinem Fachgutachten gar nicht beurteilt. Dagegen nutzen die Ausführungen des Sachverständigen hinsichtlich „lärmarmen“ Geräte und Baumethoden nichts.*



#### 3.4.2.8. Kumulierungen

*Im vorliegenden Gutachten aber auch im Fachbeitrag Lärm wird auf kumulierende Wirkungen hinsichtlich der Lärmimmissionen nicht eingegangen. Zudem werden – methodisch falsch – kleinere Änderungen der Schallimmission vernachlässigt. Abgesehen davon sind für die Betriebs- als auch Bauphase die entsprechenden Emissionsansätze und die kumulierten Immissionen verschiedener Emissionsquellen nicht berücksichtigt und beurteilt worden.*

#### 3.4.2.9. Fehlende Schalltechnische Untersuchung des IST-Zustandes

*Für ein Projekt dieser Art ist eine schalltechnische Untersuchung des IST-Zustandes durchgeführt worden. Es gibt hierzu jedoch keinen Bericht. Der Sachverständige zitiert auch keine entsprechende schalltechnische Untersuchung. Im Gutachten sind die Erhebungen zum IST Zustand nicht geprüft. Das Gutachten ist sohin unvollständig.*

#### 3.4.2.10. Plausibilisierung des schalltechnischen 3D Rechenmodells

*Der Sachverständige hat das 3D Rechenmodell nicht überprüft und nicht angegeben ob er dieses als plausibel und für geeignet hält. Dieses 3D Rechenmodell ist im Fachgutachten nur mit wenigen Worten beschrieben (vgl. Kapitel 5.1.2). Lärmschnittkarten – insbesondere in der Bauphase – sind nicht vorhanden und auch nicht beurteilt worden. Die Projektdokumentation ist unvollständig und somit nicht nachvollziehbar und für eine Beurteilung gar nicht ausreichend und es erschließt sich nicht, wie der Sachverständige eine Beurteilungsfähigkeit behaupten kann.*

#### 3.4.2.11. Fehlende Berücksichtigung von Infraschall

*Es ist mittlerweile allgemein bekannt, dass Infraschall zu gesundheitlichen Beschwerden bei Menschen und Tieren führen kann. Im Fachgutachten für Erschütterungen wird beispielsweise an Hand der B \*\*\*dargelegt (Abb. 4-13), dass es bei Verkehr zu einer dominanten Anregungsfrequenz von 12 Hz infolge der Kfz-Erschütterungen kommt. Diese werden nicht nur über den Untergrund weiterverbreitet, sondern auch über die Luft als Infraschall. Als solches ist bekannt, dass Infraschall sich über mehrere km ohne große Verluste ausbreiten kann. Im Gegensatz zu Erschütterungen, die über die Brückenpfeiler direkt über den Boden zu den Anrainern gelangen können und dort sekundären Luftschall auslösen können, kann die Brücke als solches auch noch selbst Schwingungen ausführen und damit Infraschall emittieren.*

*Es ist nicht nachvollziehbar weshalb Infraschall im Fachbereich Lärm generell nicht berücksichtigt wurde.*

#### 3.4.2.12. Widerspruch zu Vorgehen in Fachbeitrag Luftreinhalteung

*Im Fachbeitrag „Luftchemische Untersuchung“ der ZAMG wird festgestellt - und vom Gutachter in seinem Luftreinhaltegutachten unkritisch übernommen -, dass die für eine luftreinhalte-technische Ausbreitungsrechnung erforderliche Planungstiefe noch nicht vorhanden sei. Deswegen wird eine grob vereinfachte Immissionsabschätzung vorgenommen.*

*Die Voraussetzungen der Planungstiefe für eine luftreinhaltetechnische Ausbreitungsrechnung sind ähnlich wie die für eine lärmtechnische Untersuchung. Entweder ist also die Berechnung der Bauphase im FB-Lärm unrichtig aufgrund mangelnder Planungstiefe beim Bau oder aber die Planungstiefe für eine ordentliche Berechnung der Ausbreitung von Luftschadstoffen ist gegeben. Beides kann nicht gleichzeitig zutreffen.*

*Sämtliche Ergebnisse der lärmtechnischen Untersuchung und des Gutachtens können nicht nachvollzogen werden. Weitere Beispiele: Eingangsparmeter, wie Geschwindigkeiten, Lärmemissionspegel in Bau- und Betriebsphase, Allgemeine Einstellungen der Rechenparameter sind nicht nachvollziehbar.*

*Medizinisch wäre ebenfalls zu beurteilen ob es durch das Vorhaben zu Gesundheitsbeeinträchtigungen aufgrund der kumulativen Einwirkung von Lärm und Luftschadstoffen als auch der weiteren Verschlechterung des Landschaftsbildes kommt (Neuropsychimmunologie).*

#### *3.4.2.13. Verkehrsprognosen*

*Die Stellungnahme des Sachverständigen Dipl.-Ing. EEEE hinsichtlich Lärmbelastung ist insofern und insoweit nicht schlüssig, als sie von einer irrigen Verkehrsprognose für das Jahr 2035 ausgeht. Danach soll es zu keiner relevanten Erhöhung der Verkehrszahlen kommen. Damit würden sich auch die Emissionen nicht erhöhen, was auch für die lärmtechnischen Immissionen gelte.*

*Wie vorstehend aufgezeigt worden ist, ist diese Grundannahme des Sachverständigen falsch: Tatsächlich werden die Verkehrszahlen bis 2035 sehr wohl – und das in erheblichem Umfang – steigen. Zugleich damit wird auch die Belastung durch Lärm entsprechend steigen.*

*Schon jetzt ist statistisch belegt, dass die Verkehrszahlen in den letzten 12 Jahren relevant gestiegen sind. Nach den von einschlägig informierter, offizieller Stelle (Verkehrsministerium Österreich; Verkehrsclub Österreich) angestellten aktuellen Prognosen werden diese Zahlen auch weiter so ansteigen, zumal dann, wenn die Wirtschaft gleichmäßig wächst. Bei einer weiteren Steigerung von 30 Prozent werden es im Jahre 2035 schon allein 3.256 Millionen LKW sein, die die Strecke benützen. Dazu tritt der individuelle PKW-Verkehr.*

*Ob überhaupt und inwieweit sich die Lärm- und Schadstoffbelastung (Sprühnebel usw.) durch eine Lärmschutzwand auf der Brücke verringern lassen, bleibt offen. Fest steht, dass mit einer solchen Wand die Landschaft des Res von der Fahrbahn aus nicht mehr eingesehen werden kann.*

*Rein optisch und aus landschaftsschützender Sicht wird die Massigkeit des Brückenneubaus durch die zusätzlichen Schallschutzmauern noch erhöht; das Tal wird in seiner bisherigen Form noch mehr zerstört werden.*

*Mit der durch geringfügige verkehrstechnische Maßnahmen (Beschilderung etc.) bestehenden Machbarkeit der Erweiterung von bislang 2 auf nachfolgend 3 Fahrspuren durch Nutzung des*

*Pannestreifens wird im Bedarfsfall auf einfache Weise ein deutliches „Mehr“ an Verkehr ermöglicht und damit zugleich ein solcher Verkehr auch automatisch angezogen.*

### *3.4.3. Ergebnis: Mangelhaftigkeit des Gutachtens Lärm*

*Der Gutachter nimmt auf die von der Beschwerdeführerin im Verfahren aufgezeigten tatsächlichen Umstände im Rahmen seiner Befundaufnahme und bei Gutachtenserstattung nur ungenügend Rücksicht, weshalb das Gutachten zu den Fachbereichen Lärm und Licht insgesamt gesehen unvollständig, nicht nachvollziehbar und damit im Ergebnis mangelhaft geblieben ist.*

*Beweis: Sachverständigengutachten aus den Fachbereichen Lärm und Licht.*

### *3.5. Fachgebiet Erschütterungen (Nr. 04)*

#### *3.5.1. Unzutreffende Grundannahmen der belangten Behörde im bekämpften Bescheid aufgrund Mangelhaftigkeit des Sachverständigengutachtens*

*Zunächst ist ausdrücklich festzuhalten, dass sich das Gutachten des Amtssachverständigen aus dem Fachbereich „Erschütterungen“ in den relevanten Bereichen als eine wortwörtliche (!) Übernahme und damit als bloße Abschreibübung der Antragsunterlagen darstellt. Damit werden bereits dem Grunde nach die prinzipiellen Anforderungen, wie sie hinsichtlich der sach- und fachgerechten Erstellung an ein Gutachten zu stellen sind, nicht erfüllt.*

*Weder im Gutachten noch in der erschütterungstechnischen Untersuchung ist eine Abschätzung für die Bauphase vorgenommen worden, die eine Beurteilung der zu erwartenden Erschütterungen ermöglicht. Stattdessen wird die UVP in diesem Fachbereich vollständig auf ein Monitoring in der Bauphase degradiert. Es erfolgt überhaupt keine Prüfung ob dieses Vorhaben hinsichtlich Erschütterungen auch nur annähernd umweltverträglich ist. Es ist dem Projekt als auch dem Gutachten weder eine Information zu entnehmen, wie groß die Erschütterungen voraussichtlich bei Gebäuden sein werden, noch liegt eine Information vor, welche Auswirkungen Erschütterungen der Bauphase auf die Natur (Tiere) haben. Selbstredend ist dies nicht beurteilt worden.*

*Hinsichtlich der Betriebsphase ist nicht dargelegt, untersucht noch beurteilt, welche Änderungen die Aufteilung der Erschütterungen von einer Brücke auf zwei Brücken hat.*

*Darüber hinaus liegen nachfolgende weitere Mängel vor:*

*Die Entfernungsabhängigkeit der Schwingintensitäten des Untergrundes wurde an der B\*\*\* mittels Regressionsanalyse ermittelt. Die Qualität dieser Analyse (Korrelationskoeffizienten) ist jedoch nicht dokumentiert und die Streuung der Punkte in Abbildung 1 des Gutachtens legt nahe, dass erhebliche Unsicherheiten zu erwarten sind. Die Regressionsanalyse gilt streng genommen auch nur für den/die entsprechenden Messpunkte an der B\*\*\* (ob es einer ist oder mehrere und wo diese, verortet sind geht ebenfalls nicht hervor). Wieso eine Übertragbarkeit der Bodeneigenschaften hinsichtlich Erschütterungen auf den Ort der Brücke gegeben sein soll*

wird nicht begründet. Gerade Kanalwellen können lokal erheblich abweichende Erschütterungsimmissionen bewirken. Wieso diese im Untergrund nicht auftreten werden erschließt sich nicht.

Hinsichtlich der Erschütterungen wird auftretender Wind am Brückenbauwerk vernachlässigt. Wind kann erhebliche Vibrationen an einem Bauwerk auslösen (vgl. Tacoma Narrows Brückenkatastrophe in Washington/USA), die selbstverständlich auf den Untergrund übertragen werden (Actio = Reactio, 3. Newtonsches Gesetz). Dabei kann es sich um enorme Kräfte handeln, die über die Brückenpfeiler auf den Untergrund übertragen werden. Es wäre daher zu prüfen, ob nicht bei nahegelegenen Häusern diese Erschütterungen allein ausreichen um z.B. Risse zu bilden. Insofern stellt sich auch die Frage nach der Ursache der heute schon bestehenden Risse an manchen Häusern.

Hinsichtlich der Vorsorge vor Erschütterungen wird diese im Projekt durchgängig mit Nachsorge verwechselt. Es gibt praktisch keine Prognosen sondern lediglich ein nachsorgendes Monitoring. Wieso dies „Stand der Technik und dem Wissensstand“ sein soll erschließt sich nicht.

Die Beantwortung der von der Beschwerdeführerin im Verfahrensverlauf gestellten Fragen und aufgeworfenen Bedenken erschöpft sich im bekämpften Bescheid in einer Wiederholung von Bekanntem.

### 3.5.2. Ergebnis: Mangelhaftigkeit des Gutachtens Erschütterungen

Insgesamt gesehen fehlt es dem Gutachten an den für die Erstellung desselben notwendigen Feststellungen. Tatsächlich enthält das Gutachten keine – und zwar überhaupt keine (!) – Befundergebnisse, die als solche Gegenstand einer nachfolgenden Gutachtenserstattung sein könnten. Damit mangelt es bereits an jeder Grundvoraussetzung, die an das Vorliegen eines Gutachtens geknüpft wird.

Das Gutachten des Amtssachverständigen für den Bereich „Erschütterungen“ weist schwerwiegende Mängel auf, welche im weiteren Verfahrensverlauf nicht behoben worden sind. Die Ausführungen des Sachverständigen Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. techn. GGGG sind damit aber im Verfahren gänzlich unverwertbar. Dennoch wurde das mangelhafte Gutachten dem bekämpften Bescheid vollinhaltlich zugrunde gelegt.

Beweis: Sachverständigengutachten aus dem Bereich Erschütterungen.

### 3.6. Fachgebiet Humanmedizin (Nr. 05)

#### 3.6.1. Mängel im Bereich des Sachverständigengutachtens Humanmedizin

Das Gutachten aus dem Fachbereich „Humanmedizin“ baut auf den, wie im Verfahrensverlauf und auch oben bereits aufgezeigt, unrichtigen Ergebnissen der einzelnen Fachbereiche „Verkehr“, „Lärm und Luftschadstoffe“ und „Erschütterungen“ auf.

*Es fehlt nach wie vor eine integrative Gesamtschau der Kombination der Auswirkungen aller Einwirkungen (Lärm, Luftschadstoffe, Vibration) auf den Menschen. Eine kombinierte synergetische Wirkung auf den Menschen von Lärm und von Luftschadstoffen ist längst nachgewiesen (siehe z.B.: Tzivian, L, et al JToxicolEnvironHealthA 79, 1057 (2016) und IntJHygEnvironHealth 218, 1 (2015)) (Beantwortung der Fragen der Gemeinde Z, z. Teil Punkt 1.3.3). Eine synergetische Betrachtung von z.B. NO, NO<sub>2</sub> und Feinstaub bzw. Ultrafeinstaub ist ebenfalls nicht erfolgt. Wieso überdies dem Vorsorgegebot nicht entsprochen wird entzieht sich jedem humanen Verständnis.*

### 3.6.2 Zum Thema Luftreinhaltung

*Die Beantwortung des unpassenden Vergleichs der allgemeinen Bevölkerung mit Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern (Punkt 1.3.1) mit dem Hinweis auf „innerten“ Staub in der Bauphase und dieser weniger schädlich ist, als Staub aus Verbrennungsvorgängen ist nicht richtig. Lässt dieser Punkt doch außer Acht, dass an dem sogenannten „innerten“ Staub andere Partikel, z.B. Feinstaub aber vor allem wegen des Größenunterschiedes Ultrafeinstaub (siehe Kollisionswahrscheinlichkeiten von Aerosolpartikeln nach NA. Fuchs) aus Verbrennungsvorgängen, Reifenabrieb etc. durch Koagulation von Partikeln mit großer Wahrscheinlichkeit anhaften wird. Des Weiteren ist nicht dokumentiert, welche Baumaterialien tatsächlich seinerzeit im Bau der CC verwendet wurden. Es wäre nicht unwahrscheinlich hier sogar mineralische Fasern (Asbest) vorzufinden. Auch diese wären sogenannter „innerter“ Staub. Asbestfasern haben eine sehr lange Haltbarkeit (Asbestos – unzerstörbar) sind aber kanzerogen.*

*Hinsichtlich des omnipräsenten Feinstaubes durch Reifenabrieb ist die Behörde ebenfalls eine Betrachtung schuldig geblieben. Neben Reifenabrieb gehört auch Bremsabrieb und Straßenoberflächenabrieb zu den gefährlichen Aerosolquellen. Abrieb von Reifen ist die wichtigste Quelle von Mikroplastik (em. Prof. Jekel, M. TU-Berlin, „Scientific Report on Tyre and Road Wear Particles, TRWP, in the aquatic environment“, European TRWP Platform, 17. Jul.2019; Sommer, F. et al., „Tire abrasion as a major source of microplastics in the environment“, AerosolAirQualityRes 18, 2014 (2018)). Die Tatsache, dass Reifenabrieb in den non-exhaust Feinstaubemissionen des HBEFA inkludiert sind, entbindet die Humanmedizin nicht von der Verpflichtung einer gesonderten Betrachtung angesichts des Gefährdungspotenzials. Zu den wichtigen Inhaltsstoffen, die im Reifenabrieb enthalten sind und je nach Situation auch langfristig an die Umwelt abgegeben werden können zählen (hier beispielgebend) Substanzen wie Benzothiazole (giftig), Diphenylguanidine (giftig), CPPD's (allergen), Diisobutylphtalat und Dibutylphtalat (fruchtbarkeitsschädigend, das Kind im Mutterleib schädigend), 2,6-Diethylaniline (erbgutschädigend), 4-Nonylphenol (endokriner disruptor, dh. dieser wirkt schädigend bereits in kleinsten Mengen durch Wirkungen auf das Hormonsystem) und sonstige Phtalate, die als Weichmacher in Kunststoffen bekannt sind und ebenfalls auf das Hormonsystem wirken. Phtalate können u.a. Unfruchtbarkeit und z.B. weibliche Brüste bei Männern verursachen. Endokrine Disruptoren stehen auch im Zusammenhang mit einer Reihe von Nierenkrankheiten (siehe z.B.: Johannessen, C. et al., „Composition and transformation chemistry of tire-wear derived organic chemicals and implications for air pollution“, AtmosPollutRes, 13, 101533 (2022) und die der dort angeführten Chemikalien).*

*Der Trend immer verschleißärmere Reifen einzusetzen führt dazu, dass die abgeriebenen Partikel immer kleiner und häufiger werden. Das hat aufgrund der vergrößerten Oberfläche zur Folge, dass die chemischen Reaktionen (Auslaugen von gefährlichen Inhaltsstoffen) rascher ablaufen und physikalisch, dass diese Partikel immer weiter verbreitet werden (höhere aerodynamische Mobilität). Auch werden sie zunehmend lungengängiger (große Partikel werden bevorzugt im Nasen-Rachenraum abgeschieden und der Verdauung zugeführt). Gleichzeitig ändert sich ihr Auslageverhalten (Jeong, Y., „Chemical leaching from tire wear particles With various treadwear ratingS, IntJEnvRes&PublicHealth, 19, 6006 (2022)).*

*Eine Anfang 2023 publizierte österreichische Studie zeigt, dass Kopfsalat in Reifenabrieb enthaltene Substanzen aufnimmt, akkumuliert und teilweise metabolisch verändert. geschieht mit unabsehbaren Folgen (Castan, S., „Update, metabolism, and accumulation of tire wear particle-derived compounds in lettuce“, EnvironmentalSci&Technol, 57, 168 (2023)). Das bedeutet, dass sich die Umweltgifte aus Reifen, von denen einige auch für aquatische Lebewesen giftig sind (siehe Johannessen und H-Sätze) sich in der Umwelt vielfältig anreichern und der Mensch – am Ende der Nahrungskette – mit diesen Stoffen zusätzlich zum direkten Weg über die Luft und dem mittelbaren Weg über die Deposition und Wiederaufwirbelung eben auch über die Nahrungsaufnahme mit den Stoffen und dem Mikroplastik aus Reifenabrieb belastet wird. Diese Mehrfachbelastung steigert sich natürlich bei den BewohnerInnen des Res, wenn Landwirtschaftliche Produkte lokal – im Sinne des Vermeidens von CO<sub>2</sub> Emissionen durch lange Transportwege – konsumiert werden. So ist hinlänglich bekannt, dass ein Großteil des Reifenabriebs in den Boden gelangt (ca. 67 %; siehe aktuell z.B. Federico, L. et al., „Silent contamination: The State of the art, knowledge gaps, and a preliminary risk assessment of tire particles in urban parkS, Toxics 11(3), 445 (2023)).*

*Angesichts der überwältigenden Evidenz der Gefährlichkeit des Verbrennungs- und Reifenabriebsaerosols und Feinstaub im Allgemeinen, ist es verwunderlich, wie der CCCC für Humanmedizin keinen Zusammenhang von erhöhten Krebsraten in der Gemeinde Z mit der Autobahn herzustellen vermag. Der Aspekt Reifenabrieb wurde von der Gemeinde explizit angesprochen. Eigentlich müsste das Fachwissen des Mediziners schon genügen um daraus einen Zusammenhang abzuleiten (tlw. Beantwortung der Fragen Punkt 1.3.4). Selbstverständlich kommt es in der Umgebung von Autobahnen zu einer starken Konzentration der durch den Betrieb freigesetzten Stoffe. Dementsprechend ist eine Steigerung von Krebserkrankungen sogar zu erwarten. Anhand der Inhaltsstoffe von Reifenabrieb ist beispielsweise mit einem Anstieg von Nierenkarzinomen zu rechnen. Die Argumentation des CCCC ist zudem logisch falsch, da er für das Beispiel willkürliche Annahmen von Krebs-Erkrankungszahlen in anderen Jahren und Mittelungszeiträumen ansetzt (jedenfalls findet sich im Gutachten kein Beleg dafür, dass die genannten Werte reale Zahlen sein sollen). Diese Willkürlichkeit belastet das Gutachten mit Rechtswidrigkeit. Die Beurteilung ist vielmehr einseitig zugunsten der Projektwerberin.*

*Stattdessen übt sich der CCCC für Humanmedizin in Standardüberlegungen und folgert aus Richtlinien und Studien, dass die Summe des Verlusts von Lebenszeit sich auf 0,17 Monate beläuft. Er übersieht dabei den multiplizierenden Effekt mit der Bevölkerungsanzahl (den er andernorts sehr wohl berücksichtigt) in Z, sodass in Summe jährlich ein Verlust von ca. 18-19*

*Lebensjahren entsteht. Folgekosten aus medizinischer Intervention für das Sozialversicherungssystem und menschliches Leid nicht inkludiert.*

*Ferner. Es werden zwar hinsichtlich einiger Luftschadstoffe die WHO Empfehlungen angeführt, es folgt hieraus jedoch schlicht nichts. In der Tat verwechselt der Amtssachverständige die NO<sub>2</sub> Interim Targets, setzt willkürlich das Interim Target 2 als Grenzwert fest und ignoriert, dass die WHO sehr wohl medizinische Gründe hat ein Interim Target 3 sowie einen AQG Level festzulegen, der deutlich unter den angewendeten Werten und den österreichischen Grenzwerten ist. Der Amtssachverständige argumentiert mit seiner Festlegung auf höhere Interim Targets der WHO wider den internationalen wissenschaftlichen Konsens. Die WHO hat den Begriff Interim Target, also Zwischenziel, nicht umsonst als Zwischenziel und nicht als Ziel (der AQG) definiert.*

*Im Ergebnis läuft das Gutachten des medizinischen Amtssachverständigen sämtlichen Ergebnissen der modernen Medizin betreffend die Belastung und Gesundheitsschädigung der betroffenen Bevölkerung durch Feinstaub zuwider.*

*Durch den Straßenverkehr wird nachweislich Ultrafeinstaub produziert. Als solcher Ultrafeinstaub bzw. ultrafeine Partikel (UFP) werden Partikel in der Luft mit einem Durchmesser zwischen einem und 100 Nanometer (1 nm = 0,000001 mm) bezeichnet. Sie stellen jene Fraktion des Feinstaubes mit der geringsten Größe dar. Ultrafeinstaub und die Größe der Corona-Viren-Aerosole sind einander sehr ähnlich. Beide finden den besten Weg direkt bis in die letzte Verästelung der Lunge. Faktum ist, dass Ultrafeinstäube und Nanopartikel aufgrund ihrer Kleinheit bis in die Lungenperipherie oder ins Gehirn vordringen können und den Menschen in diesem Fall irreparabel schädigen.*

*Hinsichtlich Ultrafeinstaub (UFP) ergibt das Gutachten bzw. die Beantwortung der Fragen keine schlüssige Entkräftung dessen, dass UFP nachgewiesen schädlich ist (oxidativer Stress in Zellen durch Nanopartikel beispielsweise). Der Amtssachverständige zitiert zwar die WHO mit „Da jeder den Emissionen dieser Quellen ausgesetzt ist, ist die Exposition gegenüber UFP besorgniserregend.“ aber es folgt nichts daraus – auch keine Vorgaben hinsichtlich des Vorsorgegebotes. Dabei ist bekannt, dass z.B. metallische ultrafeine Partikel sehr vielfältige Wirkungen in Organismen zeitigen können, wie z.B. oxidativen Stress, mutagene Wirkungen, keimtötende Wirkungen uvam.. Feinstaub aus Verbrennung ist selbst oft ein Koagulat vieler wesentlich kleiner ursprünglicher Partikel aus der Verbrennung. Adhäsiv hängen oft noch PAH's und andere krebserregende aromatische Kohlenwasserstoffe an deren Oberfläche an. Das Vorhandensein der Körpersäfte im menschlichen Körper kann diese ursprünglichen Partikel (und chemischen Substanzen), die überwiegend nur aufgrund von van der Waals Kräften aneinander gehalten werden, wieder auftrennen, sodass aus einem einzigen PM<sub>2,5</sub> Partikel des Abgases eines Motors eine sehr große Anzahl von ursprünglichen UFP des Verbrennungsvorganges im Körper „entstehen“. Es ist ferner bekannt, dass diese UFP in sämtlichen Organen des Menschen anzutreffen sind – mit vielfältigen Folgen. Nur weil es derzeit noch keine Grenzwerte für UFP in der Luft gibt, sind diese natürlich deswegen nicht weniger gefährlich. Es ist daher eine individuelle Bewertung der Situation erforderlich.*

Ferner setzt sich der Amtssachverständige für Humanmedizin nicht mit sonstigen spezifisch durch Bautätigkeiten verursachten schädlichen luftseitigen Emissionen auseinander (z.B. Inhaltsstoffe von Asphalt, metallischen (UFP) Partikeln durch das Auftrennen der Bewehrungen, UFP und Partikel aus Staubbiederschlagungsmaßnahmen, CMA Staub, usw.). Er subsumiert dies inhaltlich vollkommen falsch als „innerten Staub“.

### 3.6.3. Zum Thema Lärm

Was den Themenbereich „Lärm“ aus medizinischer Sicht anlangt, so leitet der Amtssachverständige das Erkennen von einer Pegelanhebung von +1dB aus dem aktiven Hinhören ab. Dies bringt aber für unser unbewusstes Empfinden einer Störung keinen Vorteil, denn das unbewusste System kann – und wird – mit vegetativen Störungen auf eine Pegelanhebung reagieren. Auch bei den beschriebenen Belästigungswirkungen geht er von aktivem Hinhören und bewussten Wahrnehmen einer Lautstärkeänderung aus. Er beschreibt zwar zwei Studien (SIRENE und NORAH), folgert aber daraus nichts und anschließend willkürlich 1dB als medizinisches Irrelevanzkriterium fest, nur weil wir dies bewusst nicht wahrnehmen. Er übersieht dabei ferner die technischen Voraussetzungen für die Ermittlung von Lärmindizes gem. BStLärmIV und das inhärente Vorhandensein von Unsicherheiten, die weit größer sind als 1dB. Ferner berücksichtigt er keine Schallpegelspitzen beim Bau (außer implizit eingepreisten durch die Pegelerhöhungen gem. BStLärmIV). Die physiologische Wirkung von Baugeräuschen wie z.B. lange anhaltendem Abbruchlärm wird völlig übersehen. Analoges gilt für Geräusche wie z.B. Rückfahrwarner die aufgrund Rhythmus und Tonhaltigkeit physiologisch Stress auslösen, wenn sie nur lange genug einwirken.

### 3.6.4. Zum Thema Licht

Die Wirkungen von Licht (in der Nacht) werden medizinisch weder beschrieben noch begründet beurteilt. Es ist bekannt – gerade von Personen die z.B. im Norden Europas leben –, dass im Sommer die große Nachthelligkeit zu Schlafstörungen führt, weil u.a. die Melatoninproduktion gestört ist. Durch den tiefen Sonnenstand sind jedoch die UV Licht Anteile Abends und Morgens gering und daher nicht Ursache für Schlafstörungen. Zu dem kommt variierendes Licht aus Scheinwerferkegeln von Baufahrzeugen.

### 3.6.5. Zum Thema Erschütterungen

Der Themenkomplex Erschütterungen wird ebenso nur lapidar behandelt. Jedwede Begründung fehlt. Dabei sind gerade bei Bautätigkeiten Erschütterungen sowie Lärm gleichzeitig zu erwarten (was z.B. eine Bewertung nach ÖAL RL 3-1 andernorts verunmöglichen würde). Es ist nicht nachzuvollziehen, wie die BStLärmIV bei gleichzeitigem Vorliegen von Erschütterungen angewendet werden kann. Die Verordnung berücksichtigt dies nicht.

### 3.6.6. Zum Thema Infraschall

Der Problembereich Infraschall wird ebenfalls medizinisch nicht behandelt, allerdings ist mangels Berücksichtigung in den Fachbereichen Lärm und Erschütterungen auch keine Beurteilungsgrundlage vorhanden.



*Grundsätzlich ist anzumerken, dass das Gutachten zum Fachgebiet Humanmedizin auf den Ergebnissen der Gutachten zu den Fachgebieten Lärm, Luftreinhaltung und Erschütterungen aufbaut, deren Fehlerhaftigkeit, Unvollständigkeit und Unschlüssigkeit vorstehend im Detail aufgezeigt worden sind. Dementsprechend sind auch sämtliche Schlussfolgerungen des Gutachtens Humanmedizin, die auf unzutreffenden Grundannahmen beruhen, zur Gänze anzuzweifeln.*

#### *3.6.4. Ergebnis: Mangelhaftigkeit des Gutachtens Humanmedizin*

*Das Gutachten für den Fachbereich Humanmedizin ist aufgrund der aufgezeigten wesentlichen Mängel gleichfalls zur Gänze als Sachverhaltsgrundlage für den bekämpften Bescheid ungeeignet. Der bekämpfte Bescheid, der sich hinsichtlich der medizinischen Auswirkungen des Bauvorhabens ausschließlich auf die Ergebnisse dieses Gutachtens stützt (Bescheid, Seiten 112 ff), ist daher auch in dieser Hinsicht mangelhaft.*

*Beweis: Sachverständigengutachten aus dem Fachbereich Humanmedizin.*

#### *3.7. Fachgebiet Geotechnik (Nr. 06)*

*3.7.0. Vor jeder Erörterung der geotechnischen Fragen und Problematiken ist es erforderlich, einen Blick auf die tatsächliche Geländesituation zu werfen, der man bei Durchführung des beantragten Projektes gegenüber steht. Dabei dürfte Jedermann, insbesondere auch jedem Laien, sofort auffallen, dass sich die geplante „Versetzung der Tragwerke der Richtungsfahrbahn östlich und leicht versetzt unterhalb der bestehenden Brücke“ (Bescheid, Seite 161, geotechnisches Gutachten) schon aus statischen Rücksichten praktisch schwer bis gar nicht realisieren lässt.*

*(...)*

*3.7.1. Der geotechnische Sachverständige, Dipl.-Ing. JJJJ, führt im Zusammenhang mit den von ihm vorgenommenen Verformungsmessungen auf Seite 24 seines Gutachtens aus wie folgt:*

*Was die horizontalen Verschiebungsraten betrifft, so zeigt der Pfeiler 46 eine maximale mittlere Verschiebungsrates von 9,8 mm/a bzw. von im Mittel ca. 1 cm pro Jahr. Der Messpfeiler 100 (knapp nordöstlich des Brückenpfeilers 46) weist mit 11,8 mm/a die höchste durchschnittliche horizontale Verformung auf, der Messpfeiler 300 (nördlich des WL Süd) in Übereinstimmung mit dem Widerlager Süd mit ca. 3,5 mm/a die geringste Verformungsrate.*

*Das Gutachten erhellt unmissverständlich und unzweideutig, dass im Rahmen der Befundaufnahme Verformungen in der Größenordnung von 11.8 mm pro Jahr festgestellt worden sind.*

*Sämtliche bisherigen projektrelevanten Annahmen beruhen indessen auf der Behauptung der Projektwerberin, dass die maximale Verformung des Gebirges lediglich 1 cm, also 10 mm pro*

Jahr betrage. Der tatsächliche Wert liegt indessen um 1,8 mm/Jahr und damit um nahezu 20 % (!) darüber.

Die unzutreffenden Verformungsannahmen der Projektwerberin machen das Projekt als solches nicht nur unglaubwürdig, sondern stellen es insgesamt in Frage.

3.7.2. Auf Seite 28 des Fachgutachtens von DI JJJJ wird dazu weiter festgehalten wie folgt:

Der Dimensionierung und Bemessung der horizontalen Verschiebungsmöglichkeiten der Lager wurden die folgenden Baugrundverformungen zugrunde gelegt:

- ≤ 9 mm/Jahr horizontal in Brückenlängsrichtung
- ≤ 5 mm/Jahr horizontal in Brückenquerrichtung
- ≤ 10 mm/Jahr resultierende Horizontalverformung

Als maximalen Bemessungswert werden diese Werte um den Faktor 1,5 erhöht, woraus sich für eine Nutzungsdauer von 100 Jahren eine maximale resultierende Horizontalverformung von 1,5 m ergibt.

Die vom Sachverständigen vorgenommenen Annahmen und Berechnungen sind unzutreffend. Die resultierende Verformung ergibt sich bei 9 mm horizontal in Brückenlängsrichtung und rechtwinklig dazu 5 mm eine Gesamtverformung von  $\sqrt{9^2 + 5^2} = \sqrt{106} = 10.6$  mm. Die im Fachbericht angegebene Obergrenze von 10 mm / a ist kleiner als die 10.6 mm.

Ergänzend dazu stellt sich die Frage, wieso auf S. 24 die gemessene Maximalverformung 11.8 mm / a beträgt. Daraus ergäbe sich ein Maximalwert von  $1.5 \times 11.8 \times 100 = 1.77$  m.

Die festgestellten Berechnungsmängel machen das Gutachten zumindest in diesem Punkt nicht verwertbar. Die Unverwertbarkeit umfasst darüber hinaus auch die von diesen Berechnungen abhängigen weiteren Berechnungen und Schlussfolgerungen.

3.7.3. Was die Fundierungen anlangt, so fällt auf, dass unterschiedliche Fundierungen für die talseitige Richtungsfahrbahn Y und für die Richtungsfahrbahn X gewählt worden sind.

Bei der Richtungsfahrbahn Y, also der talseitigen Brücke, handelt es sich um Einzelfundamente bei hochliegender Felslinie, Großbohrpfähle bei tiefliegender Felslinie.

Bei der Richtungsfahrbahn X, also der bergseitigen Brücke, erfolgt die Fundierung auf den bestehenden Brunnengründungen der Bestandsbrücke, verstärkt durch Kleinbohrpfähle.

Bei der neuen talseitigen Brücke Richtungsfahrbahn Y werden bei tiefliegender Felslinie Großbohrpfähle als Gründung verwendet. Die Herstellung derartiger Großbohrpfähle direkt neben den bestehenden Fundamenten der Bestandsbrücke wird das Tragverhalten dieser bestehenden Fundamente beeinflussen, weil der im Gebirge vorhandene hangparallele Primärspannungszustand deutlich gestört wird. Die benachbarten Fundamente liegen

nebeneinander und weisen einen deutlichen Höhenunterschied wegen der abfallenden Oberfläche des Berges in Richtung Tal und Richtungsfahrbahn Y auf.

Die Herstellung der neuen Fundamente talseitig (Einzelfundament bzw. Großbohrpfähle) und der Kleinbohrpfähle bergseitig bewirken eine Erschütterung des Felses mit Auswirkungen auf das Spannungs- und Verformungsverhalten in situ. Die Herstellung von Kleinbohrpfählen unter den bestehenden Fundamenten der Bestandsbrücke wird herausfordernd. Diese Kleinbohrpfähle machen eine Bohrung durch das bestehende Fundament notwendig, um den Fels unterhalb der Fundamentunterkante zu erreichen und als Verstärkung der Tragwirkung des Betonfundaments wirken zu können. Das bestehende Fundament wird also durchbohrt, die nachträgliche Haftung zwischen Bohrfahl und Betonfundament muss erst erreicht werden, ansonsten gibt es keine stützende Wirkung der Kleinbohrpfähle.

Die bestehenden Einzelfundamente der Bestandsbrücke werden bei der neuen Brücke Richtungsfahrbahn X wiederverwendet. Daraus ergeben sich aus Sicht der Tragwerksplanung folgende Fragen, die der geotechnische Sachverständige sämtlich unbeantwortet lässt:

- a) Ist die Verwendung der alten Fundamente trotz der aktuell normenmäßig deutlich höheren Verkehrslasten im Vergleich zu den 60er-Jahren zulässig?
- b) Was bedeutet dies für die vorhandene und bleibende Bewehrung in den Fundamenten, die damals nach anderen Richtlinien und ÖNORMEN bemessen und im Vergleich zu heute weniger Bewehrungsmenge für das Fundament aufweist?
- c) Welcher Stahl wurde damals verwendet und bleibt im neuen Fundament?

Hierzu ist insbesondere zu bedenken aufgegeben, dass sich aus den Studienunterlagen, die der von der Einschreiterin beigezogene Experte Dipl.Ing. NN bei der Abfassung seiner Stellungnahme verwendet hat, ein damals üblicher Stabstahl Betonstahl III (BSt 42/50) oder gar Rippentorstahl Typ III St 37 statt der heute üblichen Festigkeit des Bewehrungsstahles in Österreich von 550 N/mm<sup>2</sup> erschließt.

- d) Werden die unvermeidlichen Erschütterungen bei der Herstellung der nebeneinander in unterschiedlicher Höhe liegenden Fundamente für die Gebrauchstauglichkeit und Tragfestigkeit als relevant eingestuft?

3.7.4. Was die Untergrundverhältnisse allgemein anlangt, hält der geotechnische Sachverständige Dipl.-Ing. JJJJ auf Seite 38 seines Fachgutachtens Folgendes fest:

Für die Ausschreibungsplanung ist derzeit noch eine dritte Erkundungskampagne geplant um bei jedem Pfeilerstandort einen Aufschluss zu haben und allenfalls noch fehlendes Detailwissen zu komplettieren, für die erforderliche Beurteilung der Untergrundverhältnisse in der gegenständlichen Projektphase ist der derzeit vorhandene Baugrundaufschluss aber als zielführend und hinreichend anzusehen.

Es wird im Fachgutachten offensichtlich davon ausgegangen, dass das Detailwissen über die Untergrundverhältnisse unvollständig und in diesem Sinne mangelhaft ist. Dieses unvollständige und damit mangelhafte Wissen über die Untergrundverhältnisse soll indessen

*trotzdem als Basis für den positiven Abschluss des Genehmigungsverfahrens bzw. die Erlassung eines dem Antrag stattgebenden Genehmigungsbescheid ausreichend sein.*

*Das Gutachten des Sachverständigen beruht insofern auf einer unvollständigen Befunderhebung, was sich auf das Gutachten selbst auswirkt. Es wird im Gutachten selbst keine Aussage darüber gemacht, was zu geschehen hat, wenn das neue Detailwissen über die Untergrundverhältnisse vollkommen von den bisherigen Einschätzungen abweicht, insbesondere, wenn das neue Detailwissen in Widerspruch zum genehmigten Projekt steht, als dieses dann gar nicht hätte errichtet werden dürfen.*

*Es ist aus objektiver Sicht, vor allem aber auch im Hinblick auf die Verpflichtung der Behörde zur Erforschung der materiellen Wahrheit, unbedingt zu fordern, dass die Ergebnisse der dritten Erkundungskampagne abgewartet werden, da erst nach deren Vorliegen eine relativ sichere Beurteilung für eine allfällige Genehmigung vorgenommen werden kann. Eine beantragte Trasse auf einem nicht tragfähigen Untergrund vorab zu genehmigen, ohne sich über diesen Umstand vorab Gewissheit verschafft zu haben, ist in jedem Falle unzulässig.*

*3.7.5. Auf Seite 41 des Fachgutachtens von Dipl.-Ing. JJJJ findet sich im Zusammenhang mit dem Verformungsverhalten QQ Berg unter der zusammenfassenden Bewertung der folgende Absatz:*

*Auf die gesamte Nutzungsdauer des Bauwerks ist von einer Kriechdeformation mit konstanten Kriechraten (maximal i.M. 1 cm/a) und einer gleichsinnigen Orientierung nach MW auszugehen.*

*Hier fällt sofort und ohne näheres Vorwissen bereits bei bloßer Lektüre des Gutachtens auf, dass sich der Wert von maximal i.M. von 1 cm/a nicht mit den Ausführungen des Sachverständigen auf Seite 24 und Seite 28 mit 10.6 mm und 11.8 mm deckt.*

*Der aufgezeigte Widerspruch wird vom Sachverständigen nicht erklärt, sondern bleibt gänzlich unaufgelöst bestehen. Das Gutachten ist in dieser Hinsicht widersprüchlich und insofern gleichfalls nicht verwertbar. Die Beantwortung der Frage nach der Kriechdeformation des Bauwerkes ist für dessen Standfestigkeit und Bestand von entscheidender Bedeutung. Die diesbezüglichen Annahmen des Sachverständigen beruhen auf falschen Kriechraten, sodass die Frage von diesem nicht zutreffend beantwortet worden sein kann.*

*3.7.6. In seiner „Stellungnahme zur Einwendung“ auf Seite 51 seines Gutachtens führt der geotechnische Sachverständige Dipl.-Ing. JJJJ aus wie folgt:*

*Hinsichtlich der Aussage, dass „bei Errichtung eines Tunnels westlich der FLUSS W die QQ Massenbewegung nicht berührt wäre“ und daraus für die öffentliche Hand u.U. Vorteile möglich wären, ist zu bemerken, dass die frühere Tunnelvariante nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist.*

*Aus der Sicht der Antragstellerin ist es durchaus schlüssig und nachvollziehbar, eine andere Lösung als die zur Genehmigung beantragte Brückenlösung gar nicht erst anzustreben zu wollen. Dies gilt freilich nicht für den Sachverständigen. Dieser hat sehr wohl auch andere*

*Lösungen in sein Gutachten mit einzubeziehen, sofern diese im Verfahren als realistische Alternative aufgeworfen wird. Dass der Sachverständige diesen Hinweis auf eine möglicherweise bessere Lösung als jene, die zur Genehmigung vorliegt, nicht berücksichtigen will, ist insofern nicht kritiklos hinzunehmen. Insbesondere das BMK als die erkennende Behörde ist hier aufgerufen, den Sachverständigen die Alternativlösung zur Beurteilung aufzutragen, zumal mit Blick auf das verfassungsrechtliche Bekenntnis zum umfassenden Umweltschutz dem ungebremsten Verkehrsfluss nicht absolute Priorität zuerkannt werden kann und darf.*

*3.7.7 Auf Seite 52 des Fachgutachtens von Dipl.-Ing. JJJJ zu seiner „Stellungnahme zur Einwendung“ findet sich der folgende Absatz:*

*Zum beiliegenden Brief von Univ.-Prof. Dr. XXX und den Bemerkungen zum unterschiedlichen Umgang mit „Massenbewegungen“ bei Projekten, darf aus Sicht des Fachgebiets Geotechnik aber doch bemerkt werden, dass eine Massenbewegung, so wie sie gegenständlich vorliegt, nicht unbedingt mit einer Massenbewegung an den Einhängen eines Stausees mit permanenten maßgeblichen Wasserspiegelschwankungen gleichzusetzen ist.*

*Univ.-Prof. XXX führt diese ausführlichen und gründlichen Untersuchungen nur als Beispiel dafür an, dass ein gesamtheitliches Monitoring von Massenbewegungen bei Infrastrukturprojekten selbst im Land Tirol State of the art ist. Vielleicht gilt dies aber auch nur für Tirol. In jedem Falle ist es aber bemerkenswert, dass die Erkenntnisse und sachverständigen Ausführungen von Univ.-Prof. XXX, der emeritierten o. Univ.-Prof. für Geologie an der Universität Y und darüber hinaus auch die maßgebliche Autorität für die Beurteilung der Geologie des Res für den X-GGG war und ist, vom geologischen Gutachter nicht inhaltlich erörtert und behandelt, sondern lediglich mit einer kurzen Anmerkung abgetan werden. Das Gutachten des geologischen Sachverständigen ist aufgrund dieser Einseitigkeit der Behandlung der ihm zur Beantwortung aufgetragenen Fragen wenn überhaupt so doch nur bedingt verwertbar.*

*Ein großer Unsicherheitsfaktor bleibt bestehen, weil das Grundverständnis dieser Massenbewegung fehlt. Das kann nicht einfach ignoriert werden, zumindest nicht in Tirol.*

*Zum Problem Talzus Schub QQ Berg führt Univ. Prof XXX aus:*

*„Im Stirnbereich des Talzuschubes sind die Pfeiler 45-48 gegründet sowie das Widerlager Süd. Der Tiefgang der Verformungen wurde in den Erkundungsphasen seit 2015 erfasst und liegt in der Größenordnung von ca. 30 bis 60 m (siehe Bericht „Geotechnik“, Einreichprojekt). Die Zone ist seit tausenden Jahren aktiv und wird auch in Zukunft aktiv bleiben. Inwiefern sich die Kriechraten in der Zukunft verändern werden, kann mit dem derzeitigen Datenbestand nicht abgeschätzt werden. Darauf wird im sog. MMM-Gutachten ausdrücklich hingewiesen.*

*Ein „klares Bild der Hangbewegung“ (siehe Technischer Bericht Brücke, Einreichprojekt, S. 21) kann allerdings nicht gezeichnet werden. Dazu fehlt, wie schon mehrfach hingewiesen, ein langjähriges Monitoring der gesamten Massenbewegung mit all ihren Teilbereichen mit differentiellen Bewegungen. Diese Untersuchungsmethode ist heute Stand der Technik und wird bei allen Großbauprojekten angewandt und gefordert. Erst auf dieser Datengrundlage*

*kann eine Abschätzung der Kriechbewegungen annäherungsweise für die nächsten 100 Jahre ermittelt werden. Die Lebensdauer der sanierten/neugebauten Brücke ist auf 100 Jahre ausgelegt – eine ambitionierte Zielvorgabe! Die alte Brücke erreichte nur 50 Jahre und wurde damals wohl auch dem Stand der Technik und nach bestem Wissen und Gewissen gebaut.*

*Wir befinden uns am Beginn dramatischer Veränderungen unseres Klimas, deren Auswirkungen gerade im alpinen Raum verstärkt wirken. Extremereignisse mehren sich, Niederschlagsmengen und deren Intensität ändern sich, Temperaturkontraste verstärken sich, etc. alles Faktoren, die nachgewiesenermaßen Massenbewegungen direkt beeinflussen und Auslöser von Beschleunigungsphasen sein können. Auf all das wurde bereits im MMM-Gutachten hingewiesen.*

*Diese Bedenken kann man doch nicht einfach mit der Aussage „wir haben das technisch im Griff“ wegwischen. Schon DI Leo Feist hat in seinem Beitrag „Planung und Projektierung der BB“ in der Broschüre „Technik der BB“ seinerzeit darauf hingewiesen: „Ein allgemeiner Projektierungsgrundsatz ist es, geologischen Schwierigkeiten, so weit es geht, auszuweichen, weil die Bewältigung dieser Schwierigkeiten im Zuge der Baudurchführung erhebliche Mehrkosten verursacht“. War man damals vielleicht gescheiter als heute??*

*Wenn man schon die Jahrhundertchance einen Tunnel zu bauen, durch den Landschaft und Lebensraum zurückgewonnen werden können, nahezu vertan hat, möge man sich doch überlegen, eine zumindest geologisch sichere Variante zu planen. Man sollte doch von der Querung des oberen WWWtales absehen und auf der westlichen Talseite im standhaften Fels (hier gibt es keinen Talzusub) westlich des Xsees die Autobahn planen: Tunnel für die Bergfahrt, Galerie für die Talfahrt, z.B.‘*

*3.7.8 Auf Seite 52 seines Fachgutachtens hält der geotechnische Sachverständige Dipl.-Ing. JJJJ fest, „dass für die letztlich dem Projekt zugrunde gelegte maximale Bewegungsrate natürlich auch ein Erhöhungs- bzw. Sicherheitsfaktor von 1,5 gilt (Bemessungs-Maximalwert = 1,5 m für 100 Jahre). Natürlich ist der genaue Wert der prognostizierten Bewegungsrate von 1cm/Jahr nicht zu garantieren, aber, unterlegt mit einem Sicherheitsfaktor von 1,5 und dem zuvor gesagten, kann diese dem Projekt zugrunde gelegte Bewegungsrate in ihrer Größe und Genese als nachvollziehbar angesehen werden.“*

*In diesem Zusammenhang ist nochmals ausdrücklich auf die sich widersprechenden Angaben über die aktuelle Verformungseinschätzung im Gutachten des Sachverständigen (siehe Punkt 4.5.) hinzuweisen. Es wird eine mathematisch präzise Einschätzung des Sicherheitsaspektes suggeriert, die als solches indessen mangels Feststellung der tatsächlichen Ausgangsgrundlagen von vornherein gar nicht erst nicht abgegeben wird.*

*3.7.9 Auf Seite 52 des Fachgutachtens von DI JJJJ werden die nachstehend wiedergegebenen Behauptungen aufgestellt, nämlich:*

- dass auch nach Starkregenereignissen bis dato keine Veränderung der Bewegungsrate festzustellen war,*
- dass auch die Xbahn, die seit nahezu 150 Jahren in dieser Massenbewegung verläuft, keine gravierenden Schäden erlitten hat,*

*...*

Zum „Klimawechsel“ ist seitens des Fachgebiets Geotechnik zu bemerken, dass der Klimawandel zweifelsohne bereits seit einiger Zeit im Gange ist. Die Temperatur steigt leicht an, die Intensität einzelner Niederschläge nimmt zu, die Abflüsse aus der Schneeschmelze verringern sich, die durchschnittliche Niederschlagsmenge bleibt in etwa gleich (bzw. wird sich u.U. leicht verringern), etc. Hinsichtlich des „nun allorts spürbaren Klimawechsels“ – wie im Einwand richtig erwähnt – ist aber geotechnisch nicht zwingend eine zukünftige Zunahme der Bewegungsrate abzuleiten.

Der Sachverständige übersieht, dass es im Rahmen des von der Einschreiterin erhobenen Einwandes nicht nur um Starkregenereignisse als Folge des Klimawandels geht. Gleichzeitig ist auch eine deutliche Zunahme an Frost-Tau-Wechseln in den wärmer werdenden Wintermonaten zu konstatieren, die sich als solche extrem auf das beantragte Straßenprojekt auswirken.

Es darf als bekannt vorausgesetzt werden, dass Wasser in Klüften durch Frost eine Volumenzunahme verursacht und damit zugleich eine Sprengwirkung erzeugt. Das solcher Art vergrößerte Kluftvolumen füllt sich nach dem Frost wieder vollständig mit Wasser, womit sich der Kreislauf aus frostbedingter Sprengung und Vergrößerung des Kluftvolumens bis zum Erreichen der Belastungsgrenze des Materials fortsetzt.

Die Folge besteht in einer rapiden Zunahme der Gefahr von Felsstürzen neben und über der Autobahn. So waren etwa bei der Eisenbahnverbindung Y – X immer wieder Maßnahmen nötig, um die Gleislage in Höhe und Querneigung aufrecht zu erhalten, zB Nachfüllen und Stopfen des Schotters zur Höherlegung der Gleise. Erhebungen sowohl des Sachverständigen als auch der Behörde dazu, wie viele und welche Maßnahmen an der Strecke seit dem ersten Zugverkehr am 25. Juli 1867 erforderlich waren, erscheinen sinnvoll und wichtig. Solche wurden indessen nicht gepflogen, obwohl die entsprechenden Unterlagen aus der Zeit von Kaiser Franz-Josef und später vollständig und chronologisch gesammelt vorliegen müssten.

Im Gutachten von Univ.-Prof. MMM und Prof. KKKK zur Bewertung der Infrastrukturen im Bereich der CC im Jahr 2020 steht im Abschnitt G.4.2. ‚Naturgefahren‘ auf Seite 141:

Eine Beurteilung bzw. Prognose der Entwicklung der Hangverschiebungen über einen Zeitraum von 100 Jahren (Lebensdauer neu projektierter CC) ist in den vorhandenen technischen Berichten nicht zu finden. Aufgrund der kurzen Messperiode von <23 Jahren, den geringen Verschiebungsbeträgen, sowie den großen Messintervallen lassen sich aktuell keine kausalen Beziehungen zwischen Hangbewegung, Bergwassersituation und Niederschlags- bzw. Schneeschmelzereignissen ableiten. Die Prognose über das zeitlich-räumlich variable Hangverhalten über einen Zeitraum von 100 Jahren ist unsicher, und grundsätzlich sind drei Szenarien für die zukünftige Hangaktivität denkbar:

- i) weiterhin konstante Verschiebungsraten,
- ii) Reduktion der Verschiebungsraten mit Stabilisierung,
- iii) Erhöhung der Verschiebungsraten durch Beschleunigungsphasen.

Fallbeispiele gut untersuchter und überwachter tiefgründiger Massenbewegungen der letzten Jahrzehnte zeigen, dass scheinbar „unerwartete“ Beschleunigungsphasen auftreten können

und z.T. zu Problemen für Infrastruktur und Siedlungsraum führen können. Die Auslöser (Trigger) dieser häufig zeitlich begrenzten Beschleunigungsphasen können vielfältig sein und umfassen hydrogeologische Veränderungen durch Niederschlag, Schneeschmelze (Extremereignisse), Hangfußerosion, Stau-Spiegelschwankungen, geometrische Veränderung des Systems durch Teilschollenbildung, u.a.. In Anbetracht der aktuellen Klimaszenarien wird mit einer Veränderung von Niederschlagsmengen und -intensitäten sowie mit einem Temperaturanstieg gerechnet, und es ist anzunehmen, dass meteorologische und hydrologische Extremereignisse zunehmen.

Es wird daher empfohlen mögliche langfristige klimatische Veränderungen, aber auch die Auswirkungen einer möglichen Zunahme der Hangbewegungen (Auftreten von Beschleunigungsphasen) auf die Lebensdauer und Sicherheit der projektierten CC, in einer abschließenden Beurteilung zu berücksichtigen. Die Stabilisierung bzw. die Reduktion der Bewegungen der tiefgründigen Felsgleitung durch den Bau von Drainagestollen im wassergesättigten Hangfuß ist denkbar. Ob diese Maßnahmen zu einer Reduktion der Hangbewegungen führen werden, müsste

- i) mit bestehenden und neuen hydrogeologischen Daten,
- ii) (kontinuierlichen) Deformationsmessungen und
- iii) Prozessanalysen untersucht werden (Setzungen).

Bemerkenswert ist, dass im erwähnten Gutachten, das vor drei Jahren im Auftrag der EE erstellt wurde, bereits sensibel auf die Auswirkungen des Klimawandels reagiert wird und notwendige Maßnahmen empfohlen werden. Diese möglichen Auswirkungen aktuell beim Genehmigungsverfahren werden vom Sachverständigen verharmlost. Eine finale Beurteilung obliegt der Behörde.

Trotz entsprechender Hinweise auf die gegebene spezifische Fachexpertise von Herrn Prof. MMM in dieser wurde zu diesem weder auf Seiten des geotechnischen Sachverständigen noch von Seiten der Behörde Kontakt mit diesem aufgenommen, um die Sachverhaltsbasis für die Befundaufnahme und die Gutachtenserstattung bzw. für die Bescheiderlassung zu erweitern, wodurch Gutachten und Verfahren gleichermaßen unvollständig geblieben sind.

3.7.10. Was die Gefahr von Hangrutschungen anlangt, so wurde dazu unlängst u.a. auch der Geschäftsführer der EE, Herr LLLL, interviewt. Dieses Interview war Gegenstand eines Berichtes von MMMM vom 31.05.2021, der nach wie vor im Netz abrufbar ist.

In diesem Interview äußert sich Herr LLLL wörtlich wie folgt:

„...Die CC ist eine ganz besondere Brücke. Sie wurde an diesen sehr steilen Hängen des Tals gebaut. Immer wieder ist es dort auch zu Rutschungen gekommen, zu Bewegungen der Brücke. Sie haben der Brücke stark zugesetzt. Wir haben in den letzten Jahren immer wieder Sanierungen der Brücke gemacht... "

Quelle: (Hyperlink entfernt)

Die Gutachtenergebnisse betreffend Hangrutschungen, insbesondere die Verneinung derselben, sind mit den tatsächlichen Wahrnehmungen der EE nicht in Einklang zu bringen.



*Dies deutet auf eine unvollständige Befundaufnahme in gegenständlichem Verfahren hin. Weshalb in den aktuellen Unterlagen der EE jegliche Hangbewegung in diesem Abschnitt der CC verneint wird, obwohl der Geschäftsführer eben dieser EE selbst jedoch von „immer wieder auftretenden Rutschungen“ spricht, deren Faktizität also ausdrücklich bestätigt, ist objektiv nicht erklär- oder nachvollziehbar. Die Sachverhaltsbasis wäre auch in dieser Hinsicht entsprechend zu verbreitern.*

*3.7.11. Die Beschwerdeführerin hat im Rahmen ihrer Stellungnahme zum antragsgegenständlichen Straßenbauvorhaben und zu den Gutachten der Sachverständigen mehrfach auf die Gefährdung nicht nur der Brücke selbst, sondern auch der näheren Umgebung einschließlich der Erhaltungswege durch Steinschlag hingewiesen.*

*Die in meiner Stellungnahme vom 10. Mai 2023 beschriebenen Gefährdung durch Steinschlag hat sich seit Juli deutlich erhöht. Die Auswirkung des Klimawandels hat sich im R durch einen in dieser Stärke bisher unbekanntem orkanartigen Sturm im Juli 2023 geäußert. Dieser Sturm führte im R in unmittelbarer Nähe zur / über der CC zu einer lokalen Zerstörung des Schutzwaldes.*

*Auf Seite 275 des bekämpften Bescheides wird unter Punkt 1.7.6. (Auswirkungen des Klimawandels auf die Geotechnik) auf noch zu setzende Steinschlagschutzmaßnahmen in einem zeitlich dem Bescheid vorgelagerten Projekt verwiesen. Wörtlich heißt es an dieser Stelle:*

*Zum Hinweis, dass im Zusammenhang mit dem Klimawandel mit der „Zunahme von Felsstürzen neben und über der Autobahn“ zu rechnen ist, ist zu sagen, dass in einem anderen, zeitlich vorgelagerten Projekt verschiedenen Steinschlagschutzmaßnahmen errichtet werden, wodurch die Schadensfolgen der Felsstürze am Bauwerk zu beherrschen bzw. zumindest abzumindern sind.*

*Es wird im Bescheid Bezug genommen auf die wasserrechtlichen Genehmigungen des südlichen und nördlichen Betriebs- und Erhaltungswegs unter/neben der CC durch die Bezirkshauptmannschaft Y.*

*Die Auswirkung des orkanartigen Sturms im R zeigte sich zeitlich gesehen aber erst deutlich nach der Erarbeitung der tatsächlichen Entscheidungsgrundlagen des bekämpften Bescheides durch Aufnahme von Sachverständigengutachten. Diese Gutachten gehen samt und sonders von der (nicht mehr haltbaren, durch die zwischenzeitliche Naturkatastrophe überholten) Annahme aus, dass der bestehende Schutzwald eine dämpfende Wirkung auf Felsstürze und Steinschlag habe.*

*Es wird empfohlen, Steinschlagschutznetze zu verwenden. Tatsächlich können diese Steinschlagschutznetze ohne dämpfende Wirkung des Waldes die kinetische Energie durch Steinschlag/Felssturz gar nicht aufnehmen können und dementsprechend keine ausreichende Schutzwirkung zeitigen.*

*In allen Gutachten fehlt eine Berücksichtigung des nunmehrigen tatsächlichen Umstandes, wonach der Schutzwald bereichsweise nicht mehr existiert, daher aber auch keine dämpfende Wirkung hervorrufen kann.*

*Dass die Aufforstung und Schaffung eines neuen Bannwaldes Jahrzehnte dauern wird, ist eine durch das Baumwachstum vorgegebene biologische Tatsache und braucht als solche nicht eigens unter Beweis gestellt werden.*

*(...)*

*Bei dem erforderlichen Schutz vor Steinschlag geht es nicht nur um eine allfällige Schädigung des Bauwerks, sondern auch und vor allem um die drohende immense Gefährdung der Benutzer der BB in diesem Abschnitt. Ein durchaus möglicher und erwartbarer Felssturz trifft zuerst ein Fahrzeug auf der Autobahn und erst danach das Bauwerk.*

*Der Verweis im bekämpften Bescheid der BMK auf die Möglichkeit der Schaffung ausreichender Steinschlagschutzmaßnahmen berücksichtigt die vollkommen neue Situation nicht. Er ist daher inhaltlich unzutreffend.*

*Beweis: Einholung von Befund und Gutachten aus dem Bereich der Naturereignisse;  
Einholung von Befund und Gutachten aus dem Fachbereich Geotechnik.*

*3.8. Gänzlich Fehlen der Aufnahme von Befund und Erstattung eines Gutachtens aus den Fachbereichen Landwirtschaft und Natur- und Landschaftsschutz*

#### *8.1. Landwirtschaft*

*Im Untersuchungsgebiet für den Verkehr gibt es landwirtschaftliche Nutzungen. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Landwirtschaft wurden generell nicht geprüft. Ein Fachbeitrag Landwirtschaft fehlt.*

##### *8.1.1. Bienen*

*Im Bereich der A\*\* und insbesondere in der Nähe der CC gibt es Bienenstöcke. Es ist allgemein und insbesondere unter Imkern bekannt, dass Bienen empfindlich auf plötzliche laute Schallereignisse und sehr empfindlich auf Erschütterungen reagieren. Dies kann dazu führen, dass bauliche Tätigkeiten im Winter Bienen in Unruhe versetzen: führt zu einem erhöhten Energieverbrauch der Völker – gerade in der für Bienen kritischen Jahreszeit. Da im Winter oftmals das Flugloch durch Schnee versperrt ist können Bienen, die über längere Zeit in ihrer Winterruhe gestört werden, nicht ausfliegen und abkoten. Neben hohem Energieverbrauch und der Gefahr, dass die Völker deswegen nicht mehr erfolgreich durchlenzt werden können, besteht auch die Gefahr der Ruhr durch Abkoten im Stock. Bei starken Störungen und verschlossenem Flugloch kann ein Volk auch verbrausen und dadurch untergehen. Weder die Auswirkungen des Betriebes noch der Bauphase auf Bienenvölker wurde untersucht.*

##### *8.1.2. Schafe und Pferde*

*In der Nähe der CC gibt es Schafzucht und es werden Pferde sowie ihre Jungtiere gehalten. Es ist seit längerem allgemein bekannt, dass Erschütterungen im Boden bei Fohlen beispielsweise zu Fehlstellungen von Hufen führen können. Da der Fachbereich Erschütterungen überhaupt keine Prognosen über die zu erwartenden Bodenschwingungen des Vorhabens liefert, ist es nicht möglich eine Gefährdung der Tiere auszuschließen.*

### *8.1.3. Fischzucht*

*Im Bereich der CC befindet sich auch eine Fischzucht. Es ist bekannt, dass Fische sehr sensibel auf Infraschall reagieren, weil sie dadurch beispielsweise erkennen ob ein Räuber sie verfolgt – umgekehrt verwenden Räuber Infraschall um Beute in der Finsternis zu orten. Fische reagieren etwa 10.000 mal sensibler auf Infraschall als Menschen. Infraschall kann u.a. effektiv als Begrenzung für Fische eingesetzt werden. (Sand O., Kartsen HE, Ladich, F., Pierpont, N., u.v.a.m.)*

*Bezüglich des Hörvermögens von Fischen ist vorsorglich anzumerken, dass sie nicht das Hörvermögen von uns Menschen teilen sondern eine eigene akustische Bewertungskurve benötigen. Daher sind die Auswirkungen des Vorhabens für die Fische zu berechnen, wozu eine Bewertung  $dB_{(Pisces)}$  (ähnlich der akustischen Bewertung für den Menschen  $dB_{(A)}$ ) einzuführen ist. Diese kann anschließend beurteilt werden.*

*Daher sind natürlich auch Schwingungen wie sie beispielsweise durch den Bau der Brücke verursacht werden für Fische relevant. Weder Infraschall noch Bodenschwingungen wurden in den Fachberichten insbesondere für die Bauphase quantitativ untersucht. Es ist, aufgrund der Empfindlichkeit der Fische generell davon auszugehen, dass sie von den Auswirkungen des Vorhabens betroffen sein werden.*

*Beweis: Einholung von Befund und Gutachten aus dem Fachbereich der Landwirtschaft-*

### *8.2. Natur- und Landschaftsschutz*

*Im Untersuchungsgebiet wird nach dem zusammenfassenden Umweltbericht u.a. die Rötelmaus genannt. Die Wertigkeit des Gebietes ist gemäß des Umweltberichtes und der besonderen Verantwortlichkeit Österreichs sehr hoch (Seite 47). Gemäß Tabelle 15 ist die Haselmaus gleichermaßen wichtig. Weiters sind die Alpenwaldmaus, der Gartenschläfer und die Wasserspitzmaus bedroht (RL Ö). Alle Arten sind nach Tiroler NaturschutzVO geschützt. Des weiteren kommen Reptilien vor (Blindschleiche, Zauneidechse, Ringelnatter und Bergeidechse) die ebenso bedroht sind. Die Kreuzotter ist gefährdet. Ferner gibt es eine Reihe von Faltern, Heuschrecken, Libellen die ebenfalls ähnlich einzustufen sind. Es ist nicht nachzuvollziehen, weshalb im Umweltbericht diese Tiere mit „geringer Auswirkung“ eingestuft werden, wenn eine Auswirkung gemäß der Wirkmatrix über Lärm und Luftschadstoffe bzw. Erschütterungen sehr wohl eingeräumt werden muss und z.B. die Erschütterungen so unbestimmt sind, dass gar keine Aussage getroffen werden kann.*

*Hinsichtlich der Oberflächengewässer ist festzuhalten, dass Erschütterungen u.a. dazu führen können, dass der Fluss eingetrübt wird. Kurzzeitig mag dies kein Problem sein, aber bei einer mehrjährigen Bauphase sehr wohl. Diese Frage wurde vom Fachbeitragssteller nicht einmal untersucht. Es ist daher nicht abzuleiten, weshalb er von einer geringen Auswirkung auf dieses Schutzgut ausgeht. Gleiches gilt für die in den Oberflächengewässern beheimateten Tiere.*

*Ebenso kann nicht nachvollzogen werden, weshalb der Bau und Betrieb hinsichtlich des Landschaftsbildes nur (sehr) geringe bzw. keine verbleibenden Auswirkungen haben soll. Es ist eine Brücke schon optisch mehr als ausreichend – aber zwei unmittelbar nebeneinander?*

*Beweis: Einholung von Befund und Gutachten aus dem Fachbereich des Natur- und Landschaftsschutzes.*

#### *4. Unrichtige rechtliche Beurteilung*

##### *4.1. Unrichtige Qualifikation der A\*\* als inneralpine Verbindung*

*Nach der Rechtsansicht der belangten Behörde soll es sich bei der A \*\* BB nicht um einen alpinen querenden Straßenzug, sondern um eine innere alpine Verbindung im Sinne des Art. 2 des Verkehrsprotokolls zur Durchführung der Alpenkonvention handeln, da Ziel und Quelle des Verkehrs innerhalb der Alpen liegen würden.*

*Die Rechtsansicht der belangten Behörde ist nachweislich falsch. Ihr wird als solcher insbesondere auch seitens der Lehre vehement widersprochen.*

*Tatsächlich handelt es sich bei der A \*\* BB um die am stärksten verkehrlich genutzte Nord-Süd-Verbindung über die Alpen. Es handelt sich bei der Autobahn um einen Teil des Skandinavien-Mittelmeer-Korridors, einer von neun auf EU-Ebene festgelegten transeuropäischen Verkehrsnetzkorridoren (TEN-V).*

*Allein 2022 passierten 2,563 Millionen Lkw und über 11 Millionen Pkw die BB. Der überwiegende Teil des Verkehrs stellt dabei Transitverkehr dar.*

*Die belangte Behörde ignoriert den Umstand, dass die A \*\* gesamthaft zu betrachten ist und nicht in einzelne Teilstrecken (im konkreten Fall: in jeweils innerstaatliche italienische, österreichische und deutsche Straßenzüge) zerlegt werden kann und darf.*

*Der anerkannte EU-Rechtsexperte Univ.-Prof. Dr. NNNN weist im Zusammenhang mit der Funktion der A \*\* als alpenquerende Transitachse zutreffend darauf hin, dass Art. 2 des Verkehrsprotokolls zur Durchführung der Alpenkonvention nicht nur den alpenquerenden Verkehr als Verkehr mit Ziel und Quelle außerhalb des Alpenraumes ebenso definiert, wie den inneralpinen Verkehr als Verkehr mit Ziel und Quelle im Alpenraum (Binnenverkehr) inklusive Verkehr mit Ziel oder Quelle im Alpenraum, sondern zudem zwischen alpenquerenden und innerer alpinen Verkehren entlang hochrangiger Straßen unterscheidet. Dabei ist erwiesen, dass die BB zum überwiegenden Teil dem alpenquerenden Verkehr mit Ziel und Quelle*

*außerhalb des Alpenraumes dient. Insbesondere im LKW-Verkehr, also dem Straßengüterverkehr, ist die alpenquerende Funktion völlig gänzlich unbestritten.*

#### *4.2. Auswirkungen auf die vorliegende Entscheidung*

*Die Qualifikation der A \*\* als alpenquerende Transitachse ist insofern wesentlich, als sich damit die Verpflichtung der Mitgliedstaaten der EU verbindet, auf den Bau neuer hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr zu verzichten. Das Verbot ist ausdrücklich in Art. 11 Abs. 1 des Protokolls zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Verkehr formuliert. Hochrangige Straßen im Sinne dieser Bestimmung sind alle Autobahnen und mehrbändige, kreuzungsfreie oder in der Verkehrswissen ähnliche Straßen.*

*Zwar wird das vorliegende, antragsgegenständliche Projekt der Antragstellerin als „Erneuerung“ der CC bezeichnet, aus dem bekämpften Bescheid ergibt sich indessen sehr wohl, dass es sich hierbei de facto um eine Neuerrichtung derselben handelt-*

*So führt der geotechnische Sachverständige im Rahmen seines – im bekämpften Bescheid wörtlich wiedergegebenen – Sachverständigengutachtens explizit aus, dass ein Neubau der CC stattfinden wird.*

*Wörtlich heißt es auf Seite 161 des bekämpften Bescheides:*

*„Neubau der CC*

*Allgemein*

*Der Neubau der CC mit zwei getrennten Tragwerken, jedes auf wesentlicher Länge als Plattenbalkenbrücken (in Verbund- oder Spannbetonweise) mit einer durchgehenden Regelstützweite von 36 m ausgebildet, war das Ergebnis der Voruntersuchungen. Die Herstellung dieser beiden Tragwerke soll schrittweise unter Betrieb erfolgen, wobei zunächst die Tragwerke der Richtungsfahrbahn Y östlich und leicht versetzt unterhalb der bestehenden Brücke errichtet werden. Nach einem Teilrückbau der Bestandstragwerke und der provisorischen Umlagerung des Gesamtverkehrs auf die Tragwerke der Richtungsfahrbahn Y, sollen die alten Brückentragwerke zur Gänze abgetragen und die neuen Tragwerke der Richtungsfahrbahn X unter Mitverwendung der alten Fundierung in errichtet werden. Links der WWW, im Bereich der alten Stahltragwerke, müssen aufgrund der Halbierung der alten Regelstützweiten neue Pfeilerstandorte zwischengeschaltet werden. ..“ (Anm.: Hervorhebungen nicht im Original)*

*Der bekämpfte Bescheid baute zur Gänze auf Sachverständigengutachten auf, denen die Annahme zugrunde liegt, dass ein Neubau der CC erfolgt. Da Grundlage dieser Sachverständigengutachten die antragsgegenständlichen Einreichunterlagen der Antragstellerin bilden, steht fest, dass es sich materiell gesehen um keine Erneuerung der Brücke, sondern vielmehr um einen gänzlichen Neubau derselben handelt.*

*Allein dadurch, dass die belangte Behörde – der Diktion der Antragstellerin folgend – den Antrag nicht nach seinem tatsächlichen materiellen, inhaltlichen Gehalt behandelt und bewertet, sondern der bloßen Begrifflichkeit der Antragstellerin folgt, indem sie die bloße*

*Erneuerung der Brücke als antragsgegenständlich sieht, nicht jedoch den tatsächlich beabsichtigten und materiell gesehen beantragten Neubau des gesamten Brückenwerkes, um auf diesem Weg die Anwendbarkeit des Verkehrsprotokolls zur Alpenkonvention auszuschließen, belastet sie den bekämpften Bescheid auch mit inhaltlicher Rechtswidrigkeit.*

#### *4.3 Missachtung der Sektorales Fahrverbot-Verordnung*

*Mit Ablauf des 18. Mai 2016 ist die Verordnung des Landeshauptmannes von Tirol vom 18. Mai 2016, mit der auf einem Abschnitt der A zwölf Qautobahn der Transport bestimmter Güter im Fernverkehr verboten wird (Sektorales Fahrverbot-Verordnung), LGBl. Nr. 44/2016, in Kraft getreten. Diese Verordnung gilt in der Fassung der Novelle LGBl. Nr. 81/2019 nach wie vor.*

*Explizit genanntes Ziel dieser Verordnung ist die Verringerung der durch den Verkehr auf einem Abschnitt der A \*\*Q Autobahn verursachten Immissionsbelastungen durch den Luftschadstoff Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>). Diese Verbesserung der Luftqualität dient dem dauerhaften Schutz der Gesundheit des Menschen, des Bestandes an Tieren und Pflanzen, ihrer Lebensgemeinschaften, Lebensräume und deren Wechselbeziehungen sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Luftschadstoffen sowie dem Schutz des Menschen vor unzumutbar belästigenden Luftschadstoffen.*

*Um dieses Ziel zu erreichen, wird das Befahren der A \*\*Q Autobahn auf beiden Richtungsfahrbahnen von Straßenkilometer 6,35 im Gemeindegebiet von MM bis Straßenkilometer 72,00 im Gemeindegebiet von LL mit Lastkraftwagen oder Sattelkraftfahrzeugen mit einer höchsten zulässigen Gesamtmasse von mehr als 7,5 t und Lastkraftwagen mit Anhänger, bei denen die Summe der höchsten zulässigen Gesamtmassen beider Fahrzeuge mehr als 7,5 t beträgt, verboten, sofern mit den Fahrzeugen bestimmte Abfälle, Steine, Erden und Aushub, Rundholz und Kork, bestimmte Kraftfahrzeuge, nicht Eisen- und Eisenerz, Stahl, Marmor und Travertin, Fliesen, Papier und Pappe, flüssige Mineralölerzeugnisse, Zement, Kalk und gebrannter Gips, Rohre und Hohlprofile sowie Getreide transportiert werden.*

*Für den Ziel- und Quellverkehr bestehen Ausnahmen. Sind sowohl der Ausgangspunkt (die Quelle) als auch der Endpunkt einer Transportfahrt territorial bestimmt, so soll dies, zumindest nach Ansicht von Teilen der Lehre (so insbesondere Univ.-Prof. Dr. OOOO), dazu führen, dass das sektorale Fahrverbot weniger streng gehandhabt werde. In weiterer Folge sei die Umgehungs- und Missbrauchsgefahr bei der Anwendung der Quell- oder Zielverkehrsregelung im Kerngebiet ausgeprägter als im Falle der Quell- und Zielverkehrsregelung in der erweiterten Zone, da sich in diesem Fall die Lieferungen viel stärker als lokale Lieferungen darstellen und sich vom Transitverkehr weit deutlicher unterscheiden würden.*

*Wird die A \*\* BB innerstaatlich nicht als alpenquerender Straßenzug, sondern als inneralpine Verbindung eingestuft, stehen unmittelbare Auswirkungen auf die bisherigen transiteinschränkenden Maßnahmen des Landes Tirol zu befürchten.*

*Die Transitbeschränkungen im alpenquerenden Verkehr sehen sich gerade von den Nachbarländern Deutschland (Bayern) und Italien fortlaufender, heftiger Kritik ausgesetzt. Fällt*

die Einstufung der A \*\* BB als alpenquerender Straßenzug, fällt ein tragender Pfeiler der Begründung für das sektorale Fahrverbot weg, da dieses in erster Linie den Transitverkehr betrifft.

So steht insbesondere der Vorwurf im Raum, dass es sich bei der Reduktion der Luftbelastung durch den Verkehr nicht um das eigentliche Ziel der verordneten Beschränkungen handele, sondern diese vielmehr der Reduzierung der Lkw-Fahrten durch Tirol dienten. Zugleich wurde seitens der Nachbarländer die Frage gestellt, ob der in Tirol verfolgte Ansatz, weite Teile der Qstrecke zu Luftsanierungsgebieten zu erklären, überhaupt vertretbar sei, da Luft ja nicht an juristischen Grenzen halt mache, weshalb der gesamte Alpenraum erfasst werden müsse.

Die Änderung der Qualifikation der A \*\* BB von einer alpenquerenden Transitroute hin zu einer in der alpinen Verkehrsverbindung würde allen jenen Stimmen erneutes Gewicht geben, welche seit jeher fordern, die Quell- und Zielverkehrsregelung, wie sie in Tirol gehandhabt wird, von Grund auf neu zu überdenken. Dabei wird vor allem auch seitens der unmittelbar angrenzenden Nachbarn Deutschland (Bayern) und Italien die Forderung wieder auftauchen, dass eine Neubewertung des Fernverkehrs im Rahmen der Ausnahmeregelung vorzunehmen sei.

Die möglichen negativen Auswirkungen auf den Umweltschutz, namentlich die Luftreinhaltung, und eine damit einhergehende Verschlechterung der gesundheitlichen Voraussetzungen der Anwohner entlang der A \*\* BB sind nicht abschätzbar. Die Herabstufung der A \*\* BB von einer alpenquerenden zu einer bloß inneralpinen Verbindung hätte ein Aufbrechen des sektoralen Fahrverbotes zur Folge, womit über die quantitative Zunahme des Verkehrsaufkommens aufgrund der Verbreiterung der Autobahn auch noch eine weitere quantitative Zunahme infolge Verlagerung des Lkw-Transportverkehrs mit bislang ausgeschlossenen Gütern im Transitverkehr auf die A \*\* BB zu befürchten stünde.

#### V. Beschwerdeanträge

Aus den vorstehend genannten Gründen werden an das Bundesverwaltungsgericht der Republik Österreich die

#### Anträge

gestellt,

1) die angebotenen Beweise aufzunehmen, insbesondere neue Sachverständige mit der Aufnahme von Befund und Erstattung von Gutachten zu beauftragen,

und

2) den angefochtenen Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 21. August 2023, GZ \*\*\*, betreffend Bestimmung des Straßenverlaufes für das Bundesstraßenbauvorhaben „A \*\* BB, Generalerneuerung CC“ zwischen dem oberen Bergertalübergang und der Anschlussstelle X Nord im Bereich von etwa Autobahnkilometer 30,0 bis Autobahnkilometer 32,5 dahingehend

*abzuändern, dass der diesbezügliche Antrag der DD GmbH infolge Verstoßes gegen das BStG 1971 abgewiesen wird;*

*in eventu*

*3) den angefochtenen Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 21. August 2023, GZ \*\*\*, mit Beschluss aufzuheben und die Angelegenheit zur Aufnahme weiterer Beweise und neuerlichen Entscheidung an die Eingangsinstanz zurückverweisen."*

Mit Schreiben vom 17.11.2023 legte die belangte Behörde die Beschwerde samt Behördenakt antragsgemäß dem Bundesverwaltungsgericht zur Entscheidung vor. Ergänzend führte die belangte Behörde darin aus, trotz ausdrücklicher Beantragung einer Entscheidung durch das Bundesverwaltungsgericht sei im gegenständlichen Verfahren von der Zuständigkeit des Landesverwaltungsgerichts Tirol auszugehen. Diesbezüglich verwies die belangte Behörde auf die Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes vom 26.1.2017, Ra 2016/11/0173.

Mit Schriftsatz vom 22.11.2023, \*\*\*, leitete das Bundesverwaltungsgericht die Beschwerde samt Behördenakt zuständigkeitshalber gemäß § 6 AVG iVm § 17 VwGVG dem Landesverwaltungsgericht Tirol zur Entscheidung weiter.

Mit Schreiben vom 30.11.2023, LVwG-2023/33/2794-2, übermittelte das Landesverwaltungsgericht Tirol der belangten Behörde und der EE BMG die Beschwerde zur Kenntnisnahme und räumte zugleich gemäß § 10 VwGVG die Gelegenheit zur Stellungnahme ein.

Mit Schriftsatz vom 5.10.2023 erstattete die EE BMG durch ihren ausgewiesenen Rechtsvertreter eine Beschwerdebeantwortung und führte darin aus:

*„Beschwerdebeantwortung*

*Das Landesverwaltungsgericht Tirol (LVwG Tirol) hat uns mit Schreiben vom 30.11.2023, LVwG-2023/33/2794-2, elektronisch zugestellt am selben Tag, die Beschwerde der Gemeinde Z (kurz: "Gemeinde Z") vom 05.10.2023 gegen den Bescheid der BMK vom 21.08.2023, \*\*\*, übermittelt. Zugleich wurde uns die Möglichkeit eingeräumt, binnen vier Wochen eine Beschwerdebeantwortung einzubringen.*

*Binnen offener Frist erstatten wir nachstehende*

*Beschwerdebeantwortung*

*1 Vorbemerkungen*

*Das vorliegende Beschwerdeverfahren bezieht sich auf das Trassenfestlegungsverfahren nach § 4 Abs 1 BStG für die Generalerneuerung der CC an der A \*\* BB. Für dieses Projekt wurde*



*rechtskräftig festgestellt, dass keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Die CC (und damit das ggst Projekt) befindet sich im Gebiet der Gemeinde Z.*

*Standortgemeinden eines Bundesstraßenprojekts haben im Trassenfestlegungsverfahren nach § 4 Abs 1 BStG keine (Formal-)Parteistellung. Eine Gemeinde kann in einem solchen Verfahren weder die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften noch sonstige öffentliche Interessen geltend machen.*

*Die Parteistellung einer Gemeinde könnte sich ausschließlich aus ihr allenfalls zukommenden subjektiv-öffentlichen Nachbarrechten nach § 7a BStG ergeben (abstrakt denkbar wären eine potenzielle Gefährdung ihres Eigentums oder eine Parteistellung als Inhaberin bestimmter Einrichtungen hinsichtlich des Schutzes der dort regelmäßig vorübergehend aufhaltigen Personen).*

*Wie in Pkt 3 gezeigt wird, hat die Gemeinde Z keine zulässigen Einwendungen erhoben, weshalb sie ihre Parteistellung im Verfahren vor der belangten Behörde verloren hat. Die ggst Beschwerde ist daher als unzulässig zurückzuweisen.*

*Selbst wenn der Gemeinde Z noch ein beschränktes Mitspracherecht verblieben wäre, zeigt sie mit ihrem weitwendigen, unsubstantiierten, den Kreis ihrer allfälligen subjektiv-öffentlichen Rechte missachtenden, nicht auf gleicher fachlicher Ebene liegenden Beschwerdevorbringen keine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheids auf. Eine solche liegt auch nicht vor, sodass die Beschwerde jedenfalls abzuweisen ist (Pkt 4).*

*Lediglich der Vollständigkeit halber sei an dieser Stelle angemerkt: Im Rahmen einer Beschwerde einer Partei mit eingeschränkten Mitspracherechten (wie im vorliegenden Fall) ist das VwG nur legitimiert, eine allfällige Rechtswidrigkeit innerhalb der der Beschwerdeführerin zustehenden bzw noch verbliebenen subjektiv-öffentlichen Rechte aufzugreifen. Die Wahrnehmung objektiver Rechtswidrigkeiten ist in einem solchen Fall ausgeschlossen. Eine Rechtswidrigkeit liegt hier aber ohnehin nicht vor.*

## *2 Sachverhalt und Verfahrensgang*

### *2.1 Das Projekt Generalerneuerung CC*

*Die CC ist ein Teil der A \*\* BB und liegt kurz vor dem Grenzübergang X im Bereich zwischen dem V Talübergang und der Anschlussstelle X Nord. Die Generalerneuerung umfasst die Brücke mit einer Länge von rd 1.800 m (Widerlager Nord bis Widerlager Süd) sowie die Übergangsbereiche auf den Bestand. Konkret geht es um das Straßenstück zwischen Straßenkm 30,194 und 32,550.*

*Im Rahmen der Generalerneuerung der CC sind folgende Maßnahmen geplant: Das vorhandene Tragwerk, das derzeit beide Richtungsfahrbahnen trägt, wird dem Stand der Technik entsprechend durch zwei Tragwerke (eines je Richtungsfahrbahn) ersetzt. Dadurch verschiebt sich die Zentralachse um etwa eine halbe Richtungsfahrbahnbreite nach Nordosten (Achsenverschiebung von etwas mehr als 5 m). Zur Ausführung gelangt eine Brücke mit einer*

Regelstützweite (Abstand zwischen den Pfeilern) - wie im Bestand - von ca 36 m, die bestehenden Fundamente können dabei verwendet werden.

Einen Überblick bietet die nachstehende Abbildung:

(...)

Die Brücke wird – anders als derzeit im Bestand – durchgehend mit aktiven Lärmschutzwänden ausgestattet (Lärmschutzwand mit einer Höhe bis zu 4,5 m). Zudem ist ein dem Stand der Technik entsprechendes Entwässerungssystem vorgesehen.

Die dem Stand der Technik entsprechende Lösung mit je einem Tragwerk je Richtungsfahrbahn und einer Breite je Richtungsfahrbahn von 12,90 m ermöglicht mit 2 Fahrstreifen plus Pannestreifen je Richtung im Regelbetrieb eine ordnungsgemäße Verkehrsabwicklung und im Baustellenfall eine 4+0 Verkehrsführung (dh jeweils 2 schmale Richtungsfahrbahnen auf einem Tragwerk). Dies ermöglicht nicht nur eine zügige Bauabwicklung bei voller Aufrechterhaltung des Verkehrs, sondern erhöht die Verkehrssicherheit sowie die künftige Verfügbarkeit bei Instandsetzungsarbeiten. Die gewählte Lösung stellt für den Bau und den zukünftigen Betrieb jene Variante dar, die mit den geringsten Beeinträchtigungen des Umfelds verbunden ist.

Aufgrund der lagemäßigen Zwangspunkte (Bestandsachse und Weiterverwendung der vorhandenen Fundierung, Herstellungsreihenfolge, Anbindung an den Bestand) besteht praktisch kein Spielraum bei der Wahl der Trassierungsparameter. Im Tragwerksverlauf bleiben diese daher nahezu unverändert zum Bestand.

Das Projekt beschränkt sich auf den Ersatz der in die Jahre gekommenen CC. Es werden keine neuen oder zusätzlichen Verkehrsrelationen erschlossen. Es gibt daher keine projektbedingte Verkehrszunahme. Es bleibt auch unverändert bei 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung. Der Verkehr auf der A \*\* BB entwickelt sich mit und ohne das Projekt auf gleiche Weise.

## 2.2 Das Verfahren vor der belangten Behörde

Am 16.05.2022 haben wir für das ggst Projekt "A \*\* BB, Generalerneuerung CC" die Festlegung des Straßenverlaufs gern § 4 Abs 1 BStG bei der BMK (belangte Behörde) beantragt.

Die belangte Behörde führte ein umfangreiches Ermittlungsverfahren durch. Nichtamtliche Sachverständige wurden für die Fachbereiche (i) Verkehr und Verkehrssicherheit, (ii) Lärm und Licht, (iii) Luft und Klima, (iv) Erschütterungen, (v) Oberflächen- und Grundwasser, (vi) Abfälle und Altlasten, (vii) Mensch (Raum, Freizeit und Erholung), Boden und Fläche, Landschaft, Sach- und Kulturgüter, (viii) Biologische Vielfalt (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume) sowie Gewässerökologie, (ix) Geotechnik und (x) Humanmedizin bestellt.

Die belangte Behörde hat unseren Antrag unter Anwendung der Großverfahrensbestimmungen nach §§ 44a ff AVG durch Edikt kundgemacht. Darin wurde die Auflage der Plan- und Projektunterlagen zur öffentlichen Einsicht innerhalb einer Frist von acht Wochen (vom 22.12.2022 bis einschließlich 16.02.2023) verlautbart. Auf den Verlust der Parteistellung bei

*nicht rechtzeitiger Erhebung schriftlicher Einwendungen (§ 44b AVG) wurde hingewiesen. Das Edikt wurde ordnungsgemäß veröffentlicht. Weiters hat die belangte Behörde die Kundmachungsvorschrift des § 4 Abs 5 BStG eingehalten.*

*Die Gemeinde Z hat mit Schreiben vom 13.02.2023 "Einwendungen" erhoben und diese mit Schreiben vom 16.02.2023 "ergänzt".*

*Am 14.04.2023 hat die belangte Behörde die Sachverständigengutachten unter anderem an die Gemeinde Z zum Parteiengehör übermittelt. Mit Schreiben vom 12.05.2023 hat die Gemeinde Z dazu Stellung genommen.*

*Mit dem nunmehr angefochtenen Bescheid vom 21.08.2023 hat die belangte Behörde den Straßenverlauf für das ggst Projekt unter Vorschreibung von Nebenbestimmungen festgelegt. Die erhobenen Einwendungen wurden unter einem als unzulässig zurückgewiesen bzw als unbegründet abgewiesen.*

*Begründend führte die belangte Behörde zusammengefasst aus:*

- Aufgrund des rechtskräftigen UVP-Feststellungsbescheids unterliegt das ggst Projekt nicht der UVP-Pflicht, weshalb die belangte Behörde zur Durchführung des Verfahrens nach § 4 Abs 1 BStG zuständig war.*
- Das ggst Projekt ist eine "Ausbaumaßnahme sonstiger Art an Bundesstraßen" iSd § 4 Abs 1 BStG.*
- Die Stellungnahmen der Gemeinde Z vom 13.02.2023 und 16.02.2023 sind nicht als Einwendungen zu qualifizieren, weil die Verletzung eines subjektiv-öffentlichen Nachbarrechts nicht substantiiert behauptet wurde.*
- Die in § 4 Abs 1 BStG festgelegten gesetzlichen Voraussetzungen sind im ggst Fall erfüllt: Die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs ist gewährleistet. Den Erfordernissen des Straßenverkehrs und der funktionellen Bedeutung des ggst Straßenzugs wird bei Einhaltung der vorgeschriebenen Auflagen entsprochen. Das Projekt ist umweltverträglich iSd § 4 Abs 1 BStG.*
- Zur Einhaltung des subjektiv-öffentlichen Nachbarschutzes hält die belangte Behörde fest:
  - Die projektbezogenen Lärmimmissionen entsprechen den gesetzlichen Anforderungen der BStLärmIV. Da die Immissionsgrenzwerte für die Betriebsphase bei wenigen Objekten überschritten werden, war eine Einzelfallbeurteilung nach dem Stand der Wissenschaft in der Humanmedizin durchzuführen. Der SV für Humanmedizin kommt dabei zum Ergebnis, dass mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit der zu erwartende Lärmgesamtpegel keine anderen Auswirkungen auf die Gesundheit haben wird als jene im Nullplanfall (dh ohne das Projekt).*
  - Weder die Lärm- noch die Luftschadstoff- noch die Lichtimmissionen noch die Erschütterungen führen zu einer Gefährdung des Lebens und der Gesundheit der Nachbarn.*
  - Eine Gefährdung des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte der Nachbarn ist weder in der Bau- noch in der Betriebsphase zu erwarten (im Hinblick auf die Wirkfaktoren Lärm, Licht, Luft sowie Erschütterungen).**

- Zusammengefasst erfüllt das ggst Projekt die Tatbestandsvoraussetzungen der § 4 Abs 1, §§ 7, 7a BStG. Subjektiv-öffentliche Rechte gern § 7a Abs 1 BStG werden nicht verletzt.
- Ebenso sind die Voraussetzungen des § 20 IG-L erfüllt: Beim ggst Projekt werden die Luftschadstoffemissionen sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase nach dem Stand der Technik begrenzt. Weder in der Bau- noch in der Betriebsphase sind projektbedingte Überschreitungen der Grenzwerte zu erwarten.
- Die Alpenkonvention bzw das Verkehrsprotokoll ist im ggst Fall nicht anwendbar, weil die A \*\* BB am 31.10.2000 bereits im Verzeichnis 1 zum BStG angeführt war (Übergangsbestimmung gern Art 8 Abs 2 Satz 2 des Verkehrsprotokolls).
- Obwohl die Stellungnahmen der Gemeinde Z nicht als Einwendungen zu qualifizieren sind, hat sich die belangte Behörde mit den letztlich unbegründeten Behauptungen der Gemeinde Z auf den S 252ff des angefochtenen Bescheids ausführlich auseinandergesetzt.

Gegen diesen Bescheid hat die Gemeinde Z am 05.10.2023 Beschwerde erhoben. Die Beschwerde wurde ausdrücklich an das Bundesverwaltungsgericht (BVwG) gerichtet.

Die belangte Behörde hat die Beschwerde samt Verwaltungsakt am 17.11.2023 dem BVwG vorgelegt. Am 22.11.2023 hat das BVwG die Beschwerde samt Verwaltungsakt zuständigshalber an das LVwG Tirol weitergeleitet.

3 Unzulässigkeit der Beschwerde mangels zulässiger Einwendungen im Verfahren vor der belangten Behörde (BMK)

Nach stRsp des VwGH ist das Mitspracherecht von Nachbarn (hier: Gemeinde Z) in Mehrparteienverfahren in zweifacher Weise beschränkt: Es besteht einerseits nur insoweit, als den Nachbarn nach den in Betracht kommenden Rechtsvorschriften subjektiv-öffentliche Rechte zukommen, und andererseits nur in jenem Umfang, in dem die Nachbarn solche Rechte im Verfahren durch die rechtzeitige Erhebung zulässiger Einwendungen wirksam geltend gemacht haben.

Ein lediglich allgemein gehaltenes, nicht auf die konkreten Verhältnisse des Beteiligten bezogenes Vorbringen ist nach der Rsp des VwGH keine Behauptung der Verletzung eines subjektiv-öffentlichen Rechts iS einer Einwendung.

Wie in Pkt 2.2 dargelegt, hat die belangte Behörde ein Großverfahren nach §§ 44a ff AVG durchgeführt. Die Einwendungsfrist begann am 22.12.2022 und endete am 16.02.2023. Die Parteistellung verliert, wer nicht rechtzeitig schriftliche Einwendungen erhebt (§ 44b Abs 1 AVG).

Durch § 7a BStG werden den Nachbarn subjektiv-öffentliche Rechte eingeräumt. Der Gesetzgeber hat den Nachbarbegriff des BStG und den Umfang ihrer Rechte inhaltlich an das UVP-G angelehnt, das seinerseits wiederum auf dem Nachbarbegriff des § 75 Abs 2 GewO basiert. Vor diesem Hintergrund ist auch die Rsp des VwGH zum Nachbarbegriff im gewerblichen Betriebsanlagenrecht für den vorliegenden Fall relevant.

*Der anwaltlich vertretenen Gemeinde Z gelang es in ihren Schriftsätzen vom 13.02.2023 und vom 16.02.2023 nicht, zulässige Einwendungen zu erheben. Das Vorbringen der Gemeinde war nicht geeignet, ihr die Parteistellung im ggst Trassenfestlegungsverfahren zu erhalten.*

*Im Einzelnen:*

*3.1 Zu den "von der Verwirklichung des Projekts unmittelbar" betroffenen Grundstücken der Gemeinde Z*

*Die Gemeinde Z ist Eigentümerin der Liegenschaften GSt Nr \*\*1, \*\*2, \*\*3, \*\*4, \*\*5, \*\*6, \*\*8, jeweils KG \*\*\*\*\* Z. Dazu behauptet die Gemeinde Z in ihrem Einwendungsschriftsatz vom 13.02.2023, dass ihr der gänzliche Eigentumsentzug im Wege der Enteignung drohe, weil diese Grundstücke unmittelbar für die Umsetzung des Bundesstraßenprojekts benötigt werden. Daran anschließend folgt seitenlanges und unsubstantiiertes Vorbringen zu einem angeblichen Eingriff in die Eigentumsfreiheit, weil das ggst Verfahren auf (sic!) "die Festlegung einer Trassenverordnung [...] und damit einer generellen Rechtsvorschrift" abziele.*

*Damit hat die Gemeinde Z keine zulässige Einwendung erhoben:*

*Gem § 7a Abs 1 lit b BStG ist die Bestimmung des Straßenverlaufs nach § 4 Abs 1 BStG nur zulässig, wenn bei Bau und Betrieb der Bundesstraße vermieden wird, dass das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährdet werden.*

*Der in § 7a BStG verwirklichte Eigentumsschutz ist ausschließlich ein Immissionsschutz. Ebenso wie §§ 74 ff GewO stellt auch § 7a BStG auf die Auswirkungen ab, die durch Bau und Betrieb des Bundesstraßenprojekts auf die Umgebung voraussichtlich einwirken.*

*Privatrechtliche Einwendungen, wonach die Errichtung eines Projekts mit auf der Liegenschaft haftenden dinglichen oder obligatorischen privaten Rechten unvereinbar sei, sind im Trassenfestlegungsverfahren unerheblich. Solche privatrechtlichen Einwendungen sind gem § 7a Abs 3 BStG auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.*

*Die Gemeinde Z beschränkt sich auf die bloße (privatrechtliche) Behauptung, die genannten Grundstücke würden ihr entzogen. Dass die Substanz dieser Grundstücke durch Emissionen des ggst Projekts gefährdet wäre, hat die Gemeinde Z nicht einmal behauptet.*

*Mit diesem Vorbringen wird die Verletzung eines subjektiv-öffentlichen Rechts iSd § 7a Abs 1 lit b BStG nicht geltend gemacht.*

*Völlig an der Sache vorbei gehen die Ausführungen zum angeblichen Eingriff in die verfassungsgesetzlich gewährleistete Eigentumsfreiheit. Sache des ggst Beschwerdeverfahrens ist die Festlegung des Straßenverlaufs gem § 4 Abs 1 BStG, nicht aber eine Enteignung nach § 17ff BStG (für letztere wäre im Übrigen der Landeshauptmann zuständig, nicht die BMK). Zum anderen mündet das Trassenfestlegungsverfahren nicht in einen generellen Rechtsakt.*

### 3.2 Zu "weiteren, im Nahebereich gelegenen Grundstücken" der Gemeinde Z

Die Gemeinde Z behauptet, sie werde durch das ggst Projekt auch hinsichtlich "weiterer, im Nahebereich gelegener Grundstücke massiv in ihren Eigentümerbefugnissen beschränkt". Sei es, dass übermäßige Immissionen durch den Betrieb der Bundesstraße nicht untersagt werden könnten, sei es, dass das Betreten der Grundstücke im Rahmen von Vorarbeiten durch Organe des Bundes ebenso zu dulden sei wie die Wasserableitung sowie Schneeablagerungen. An anderer Stelle des Schriftsatzes vom 13.02.2023 ist von einem Chlorideintrag "auf den Liegenschaften" der Gemeinde Z die Rede, woraus eine Beeinträchtigung der Flora und Fauna, der Bodenstruktur, des Wasserhaushalts, der Oberflächenwässer und des nutzbaren Grundwassers resultiere.

Auch mit diesem Vorbringen hat die Gemeinde Z keine zulässige Einwendung erhoben:

Für die Nachbareigenschaft iSd § 7a Abs 2 BStG kommt es darauf an, ob die jeweilige Liegenschaft innerhalb des Immissionsbereichs des Bundesstraßenprojekts liegt.

Die Gemeinde Z spricht diffus von "weiteren, im Nahebereich gelegenen Grundstücken".

Damit bleibt völlig unklar, welche Grundstücke dies sein sollen und ob sie im Immissionsbereich des ggst Projekts liegen.

Bereits aus diesem Grund wird keine zulässige Einwendung erhoben.

Hinzu kommt:

Nach stRsp des VwGH ist es Sache des Nachbarn, der eine Eigentumsgefährdung durch das Projekt behauptet, durch konkretes Vorbringen darzulegen, dass durch die Anlage eine nach der Verkehrsauffassung übliche bestimmungsgemäße Nutzung oder Verwertung seines Eigentums ausgeschlossen ist.

Die Gemeinde Z hat im vorliegenden Fall nicht dargelegt, wie ihre angeblich "weiteren, im Nahebereich gelegenen Grundstücke" genutzt werden. Dass und inwieweit deren sinnvolle Nutzung wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt nicht mehr möglich sei, bringt die Gemeinde Z auch nicht vor.

Zusammengefasst hat die Gemeinde Z damit kein auf ihre konkreten Verhältnisse bezogenes Vorbringen erstattet. Die Verletzung eines subjektiv-öffentlichen Rechts wurde somit nicht behauptet.

### 3.3 Zur behaupteten Nachbarstellung als Inhaberin des Gemeindekindergartens

Die Gemeinde Z hält zu Beginn ihres Einwendungsschriftsatzes vom 13.02.2023 lediglich fest, "Inhaberin des Gemeindekindergartens sowie der Krippe Z" zu sein (Anmerkung: der Homepage der Gemeinde Z zufolge handelt es sich dabei offenkundig um dieselbe Einrichtung).

*Das Vorbringen der Gemeinde Z erschöpft sich in dieser bloßen Feststellung. Dass die im Kindergarten regelmäßig vorübergehend aufhältigen Personen durch das ggst Projekt in ihrem Leben oder ihrer Gesundheit gefährdet sein könnten, wird nicht einmal behauptet.*

*Die Gemeinde Z hat somit keine zulässige Einwendung erhoben.*

*Daran kann auch das auf S 27ff des Einwendungsschriftsatzes unter der Überschrift "Gefährdung von Leben und Gesundheit der Nachbarn durch das Projekt" erstattete pauschale Vorbringen zu Feinstaub und Lärm nichts ändern. Völlig unkonkret ist dort von einer "Lärmbelästigung der ortsansässigen Bevölkerung" oder einer "gesundheitlichen Belastung der ortsansässigen Bevölkerung" die Rede.*

*Die Rsp des VwGH verlangt ein auf die konkreten Verhältnisse des Beteiligten bezogenes Vorbringen. Einem bloß allgemein auf Einwirkungen auf die Nachbarschaft gerichteten Vorbringen kommt eine Qualifikation als Einwendung nicht zu. Zudem hat der VwGH bereits festgehalten, dass mit einer im dortigen Ausgangsfall behaupteten "massiven Lärmzunahme, Staubbelastung und drastischen Verkehrsvermehrung" in der Stellungnahme einer Gemeinde keine Verletzung eines subjektiv-öffentlichen Rechts dargelegt wird.*

*Der Gemeinde Z gelingt es somit nicht, eine zulässige Einwendung zu erheben.*

*Im Übrigen: Aus der in den Einreichunterlagen enthaltenen Differenzlärmkarte folgt, dass die Möglichkeit einer Beeinträchtigung der im Kindergarten der Gemeinde Z regelmäßig vorübergehend aufhältigen Personen durch das ggst Projekt ohnehin ausgeschlossen ist. Eine Parteistellung der Gemeinde Z als Inhaberin des Kindergartens kommt damit von vornherein nicht in Betracht.*

### *3.4 Zu den weiteren "Einwendungen"*

*Unter unzulässigen Einwendungen sind auch solche zu verstehen, mit denen Rechte geltend gemacht werden, für welche der Partei vom Gesetzgeber kein subjektiv-öffentliches Recht zuerkannt worden ist.*

*§ 7a BStG legt die subjektiv-öffentlichen Nachbarrechte abschließend fest. Ausgehend davon hätte die Gemeinde Z – wie bereits angemerkt – ausschließlich eine potenzielle Gefährdung ihres Eigentums geltend machen oder eine Parteistellung als Inhaberin bestimmter Einrichtungen hinsichtlich des Schutzes der dort regelmäßig vorübergehend aufhältigen Personen behaupten können.*

*Die Verletzung von Rechtsvorschriften, die ausschließlich öffentlichen Interessen dienen, kann von der Gemeinde Z nicht geltend gemacht werden. Die Wahrung anderer als ihrer eigenen subjektiv-öffentlichen Interessen steht ihr nicht zu.*

*Mit*

- der behaupteten nachhaltigen Zerstörung eines Jahrtausende alten Kulturraums,*
- der angeblichen Anwendbarkeit der Alpenkonvention sowie*

- *der behaupteten Massenbewegung durch den QQ Berg macht die Gemeinde Z somit keine Verletzung ihr zustehender subjektiv-öffentlicher Nachbarrechte geltend.*

*Das jeweilige Vorbringen ist nicht als Einwendung zu qualifizieren.*

### *3.5 Zwischenergebnis*

*Wie gezeigt, hat die Gemeinde Z keine zulässigen Einwendungen erhoben, weshalb sie ihre Parteistellung im Verfahren vor der belangten Behörde und damit auch ihre Beschwerdelegitimation verloren hat. Die ggst Beschwerde ist als unzulässig zurückzuweisen.*

#### *4 Die Beschwerde ist unbegründet*

*Selbst wenn der Gemeinde Z hinsichtlich des Schutzes ihres Eigentums sowie des Schutzes der im Gemeindekindergarten regelmäßig aufhaltigen Personen weiterhin Parteistellung und Beschwerdelegitimation zukäme (was tatsächlich nicht der Fall ist), zeigt sie in ihrer Beschwerde keine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheids auf.*

*Das weitwendige Beschwerdevorbringen erschöpft sich in unzutreffenden Unterstellungen und unsubstantiierten Mutmaßungen. Über 65 Seiten werden vermeintliche Fehler der von der belangten Behörde eingeholten Sachverständigengutachten behauptet, ohne diesen auf gleicher fachlicher Ebene entgegenzutreten. Geradezu perpetuierte Behauptungen wie "die Gutachten seien un schlüssig" bzw "methodisch fehlerhaft, inhaltlich widersprüchlich und auf falschen Sachverhaltsannahmen basierend" können nicht darüber hinwegtäuschen, dass – entsprechend der stRsp des VwGH – eine Entgegnung auf gleicher fachlicher Ebene erforderlich gewesen wäre.*

*Abgesehen davon: Ebenso wie im Einwendungsschriftsatz vom 13.02.2023 wird von der Gemeinde Z auch in der Beschwerde weder eine Gefährdung ihres Eigentums noch eine Gefährdung der im Kindergarten regelmäßig aufhaltigen Personen konkret behauptet, geschweige denn dargelegt.*

*Lediglich der Vollständigkeit halber sei festgehalten:*

#### *4.1 Keine Gesundheitsgefährdung der im Kindergarten der Gemeinde Z aufhaltigen Personen*

##### *4.1.1 Luftschadstoffe*

*Der bestellte nichtamtliche Sachverständige für den Fachbereich Luft und Klima kommt in seinem – in die Feststellungen des angefochtenen Bescheids übernommenen – Gutachten zu folgenden Ergebnissen:*

- *Das gewählte Untersuchungsgebiet aus der Luftschadstoffuntersuchung der Projektwerberin reicht aus, um die maßgeblichen luftschadstofftechnischen Auswirkungen des ggst Projekts zu erfassen und zu beurteilen. Die Zusatzimmissionen sind an den Rändern des*



*Untersuchungsraums jedenfalls als irrelevant iSd Irrelevanzkriterien gem RVS 04.02.12 zu bewerten.*

- *Die Auswahl der Immissionspunkte ist nachvollziehbar und plausibel. Anhand der Immissionspunkte können die maximalen Auswirkungen des Projekts in der Bau- und Betriebsphase dargestellt werden.*
- *Es wurden alle in § 20 Abs 3 IG-L genannten Luftschadstoffe (dh NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, CO, Benzol, Benzo(a)pyren, SO<sub>2</sub>, Blei, Arsen, Kadmium, Nickel) hinsichtlich einer allfälligen Grenzwertüberschreitung geprüft.*
- *Es sind weder in der Bau- noch in der Betriebsphase projektbedingte Überschreitungen der Grenzwerte des § 20 Abs 3 IG-L zu erwarten.*

*Der bestellte nichtamtliche Sachverständige für Humanmedizin kommt zum Schluss, dass weder in der Bau- noch in der Betriebsphase eine Gefährdung des Lebens und der Gesundheit von Nachbarn durch projektbedingte Immissionen von Luftschadstoffen zu erwarten ist.*

*Die belangte Behörde folgert daraus, dass das Leben und die Gesundheit der Nachbarn nicht gefährdet werden. Weiters sind die Voraussetzungen des § 20 IG-L erfüllt (Begrenzung der Luftschadstoffemissionen nach dem Stand der Technik; keine projektbedingten Überschreitungen der Grenzwerte in der Bau- und Betriebsphase).*

#### *4.1.2 Lärm*

*Die belangte Behörde stellt unter Bezugnahme auf das Gutachten des bestellten nichtamtlichen Sachverständigen für den Fachbereich Lärm fest:*

- *Die gewählten Immissionsorte in der lärmtechnischen Untersuchung entsprechen den Anforderungen der BStLärmIV. Aussagen zu den Immissionsveränderungen an den Schulgebäuden, am Kindergarten und am Gemeindeamt in Z können aus den Immissionen an den angrenzenden Wohnobjekten abgeleitet werden.*
- *Die Grenzwerte für die Beurteilung der Gesundheitsgefährdung gem § 10 Abs 4 BStLärmIV werden in der Bauphase an allen Immissionsorten unterschritten.*
- *An den Schulgebäuden, dem Kindergarten und dem Gemeindeamt in Z werden in der Bauphase, abgeleitet aus den Rechenergebnissen an angrenzenden Wohnobjekten, keine Überschreitungen von Schwellenwerten gem BStLärmIV auftreten.*
- *An den Schulgebäuden, dem Kindergarten und dem Gemeindeamt in Z treten in der Betriebsphase im Maßnahmenplanfall im Prognosejahr 2035, abgeleitet aus den Immissionen an angrenzenden Wohnobjekten, unveränderte bzw geringfügig niedrigere Immissionen als im Referenzplanfall im Prognosejahr 2035 auf.*

*Der bestellte nichtamtliche Sachverständige für Humanmedizin stellt fest, dass weder in der Bau- noch in der Betriebsphase eine Gefahr für die Gesundheit der Nachbarn zu befürchten ist.*

#### *4.1.3 Schlussfolgerung*

*Aus den von der belangten Behörde eingeholten und dem angefochtenen Bescheid zugrunde gelegten Sachverständigengutachten ergibt sich, dass eine Gesundheitsgefährdung der im*

*Kindergarten der Gemeinde Z regelmäßig vorübergehend aufhältigen Personen ausgeschlossen ist.*

*In der Beschwerde der Gemeinde Z wird eine Gesundheitsgefährdung der im Kindergarten aufhältigen Personen auch nicht behauptet. Die Gemeinde Z bekämpft in diesem Zusammenhang weder die Feststellungen der belangten Behörde noch die Gutachten der bestellten nichtamtlichen Sachverständigen. Sie tritt den Gutachten im Übrigen auch nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegen.*

*Eine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheids liegt nicht vor.*

#### *4.2 Keine Gefährdung des Eigentums der Gemeinde Z*

*Die belangte Behörde stellt unter Bezugnahme auf die eingeholten Sachverständigengutachten der jeweiligen Fachbereiche fest, dass sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase keine Immissionen durch Luftschadstoffe, Lärm oder Licht zu erwarten sind, die das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährden.*

*Im Hinblick auf den Fachbereich Erschütterungen können das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährdende Auswirkungen in der Betriebsphase ausgeschlossen und in der Bauphase bei Umsetzung der im Projekt enthaltenen Maßnahmen vermieden werden.*

*Der bestellte nichtamtliche Sachverständige für den Fachbereich Oberflächen- und Grundwasser hält in seinem Gutachten fest, dass der Austrag an Chlorid und damit auch an weiteren, im Sprühnebel enthaltenen Schadstoffen durch das ggst Projekt gegenüber der bestehenden CC jedenfalls nicht erhöht wird. Es ist mit keiner vermehrten Chloridbelastung durch Sprühnebel in einer Entfernung bis zu 100 m zur Trasse zu rechnen.*

*Daraus folgt:*

*Das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Gemeinde Z werden nicht gefährdet.*

*In der Beschwerde der Gemeinde Z wird eine Gefährdung ihres Eigentums nicht konkret behauptet. Die Gemeinde Z tritt den Sachverständigengutachten auch nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegen.*

*Eine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheids liegt nicht vor.*

#### *4.3 Alpenkonvention nicht anwendbar*

*Wie bereits in Pkt 3.4 festgehalten, kommt der Gemeinde Z iZm der Alpenkonvention kein subjektiv-öffentliches Nachbarrecht zu.*

*Abgesehen davon: Ob die A \*\* BB als alpenquerender oder inneralpiner Straßenzug zu qualifizieren ist, ist unerheblich, weil die Alpenkonvention bzw das Verkehrsprotokoll (VProt) im vorliegenden Fall nicht anwendbar sind:*

*Straßenzüge, die am Tag der Annahme des VProt (31.10.2000) bereits in den Verzeichnissen zum BStG angeführt waren, unterliegen nicht dem VProt zur Alpenkonvention (Art 8 Abs 2 Satz 2 VProt). Am 31.10.2000 war die A \*\* BB bereits im Verzeichnis 1 zum BStG enthalten. Die A \*\* BB liegt demnach auch außerhalb des (zeitlichen) Anwendungsbereichs der Alpenkonvention.*

#### *5 Ergebnis*

*Mangels rechtzeitiger Erhebung zulässiger Einwendungen hat die Gemeinde Z ihre Parteistellung im Verfahren vor der belangten Behörde und damit auch ihre Beschwerdelegitimation gegen den angefochtenen Trassenfestlegungsbescheid vom 21.08.2023 verloren. Die ggst Beschwerde ist zurückzuweisen.*

*Abgesehen davon werden durch den angefochtenen Bescheid keine subjektiv-öffentlichen Nachbarrechte der Gemeinde Z verletzt. Die Beschwerde ist sohin jedenfalls abzuweisen.*

#### *6 Anträge*

*Wir stellen die*

*Anträge,*

*das LVwG Tirol möge*

*i) die Beschwerde zurückweisen,*

*in eventu*

*ii) die Beschwerde als unbegründet abweisen.*

*Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs-  
Aktiengesellschaft (EE)  
vertreten durch DD GmbH"*

Mit Schriftsatz vom 22.12.2023 erstattete die belangte Behörde eine Stellungnahme und führte darin aus:

*„Vorweg ist festzuhalten, dass mangels substantiiertes Behauptung der Verletzung eines subjektiven Rechts als Nachbar iSd. § 7a Abs. 1 BStG 1971 die Parteistellung der Gemeinde Z zu prüfen sein wird.*

*1. Zum behaupteten Verstoß gegen das verfahrensrechtliche Beweismittel- und Beweisverwertungsrecht ist festzuhalten, dass im angefochtenen Bescheid eine ausführliche und fachlich belegte Auseinandersetzung mit den seitens der Gemeinde zu den Sachverständigengutachten geäußerten Bedenken erfolgt ist. Dieser Einwand ist daher zurückzuweisen.*

*2. Zum Einwand der Unbestimmtheit der Auflagen*

*Dem Erfordernis der Bestimmtheit von Auflagen wird Genüge getan, wenn der Bescheidadressat unter Beiziehung eines Fachmanns den Inhalt der Auflage objektiv erkennen kann. Dies gilt für den durch die Auflage belasteten Konsenswerber sowie für die Partei, deren Rechte durch die Auflage geschützt werden sollen. Auch hinsichtlich einer solchen Partei widerspricht die Formulierung einer Auflage dem Bestimmtheitsgebot nur dann, wenn ihr Inhalt auch unter Beiziehung eines Fachkundigen nicht verlässlich ermittelt werden kann (VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035). Die vorgeschriebenen Auflagen wurden von ausgewiesenen Fachleuten vorgeschlagen und aufgrund der Ermittlungsergebnisse vorgeschrieben. Es ist somit davon auszugehen, dass die Auflagen unter Heranziehung von Fachleuten umgesetzt werden können (vgl. BVwG vom 19.06.2023, W248 2249759-1). Die Gemeinde unterlässt es überdies, ein auf die konkrete Auflage bezogenes, fachkundig untermauertes Vorbringen zu erstatten, aus dem sich nachvollziehbar ableiten ließe, dass und weshalb der Inhalt der bekämpften Auflage auch unter fachkundigem Beistand nicht zu ermitteln sei (vgl. BVwG vom 20.11.2015, W102 2009977-2).*

*Im Übrigen dürfen die Anforderungen an die Umschreibung von Auflagen nicht überspannt werden, wenn etwa Umfang und Ausmaß der zu setzenden Maßnahmen noch nicht bekannt sind (vgl. VwGH 25.11.2008, 2008/06/0026).*

*Zu den gerügten Begriffen „geeignete Maßnahmen“ (in Auflage III. 3.2. Bauphase) und „entsprechendes Kontroll- und Maßnahmenprogramm“ (in Auflage III. 5.2. Betriebsphase):*

*Derartige Formulierungen sind zulässig, wenn in der Auflage ein konkretes Ziel definiert wird und zugleich Vorsorge dafür getragen wird, dass sich in der Folge auch feststellen lässt, ob der Vorschreibung entsprochen wurde (vgl. VwGH 14.03.2012, 2010/04/0143). Dies ist in der Auflage III.5.2. (Betriebsphase) durch Aufnahme der Verpflichtung, das festgelegte Kontroll- und Maßnahmenprogramm von dem Prüfer Geotechnik und dem ho. bestellten Sachverständigen für Geotechnik freigeben zu lassen und der ho. Behörde vorzulegen, erfolgt.*

*Hinsichtlich der Auflage III. 3.2. (Bauphase) ist zunächst darauf hinzuweisen, dass es im Fall von Beschwerden wegen übermäßigen Lärmimmissionen nicht der Konsenswerberin überlassen bleibt, welche Maßnahmen sie im Einzelnen für geeignet hält. Die Auswahl geeigneter Maßnahmen obliegt vielmehr der Umweltbaubegleitung-Lärm als „Fachmann“. Zudem wird auch hier im Sinne der oa. Judikatur durch Vorschreibung von anlassbezogenen Messungen des Lärms zum Beweis der Einhaltung der Grenzwerte eine Überprüfbarkeit der Zielerreichung ermöglicht.*

*Zu dem zu mehreren Nebenbestimmungen erhobenen Einwand, die dort beispielhaft angeführten Maßnahmen (etwa die „Abdeckung“ in III. 2.5., ein Hinweis auf Baustellentafeln in III. 1.4. oder eine Warnung durch Ampelsignal oder SMS in III. 4.5.) seien nicht geeignet, ist zunächst auszuführen, dass aus Sicht der ho. Behörde die Eignung der dort demonstrativ angeführten Maßnahmen zur Zielerreichung klar und eindeutig hervorgeht. Davon abgesehen ist es nicht notwendig, sämtliche technische Möglichkeiten, welche sich zur Zielerreichung eignen, taxativ in die Auflage aufzunehmen (vgl. Altenburger, Kommentar zum Umweltrecht Bd 12, zu § 17 UVP-G Rz 84 mit Verweis auf VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035).*

*Nach dem oben Gesagten sind die im angefochtenen Bescheid aufgenommenen Auflagen somit als hinreichend bestimmt anzusehen und die diesbezüglichen Einwände daher unbegründet.*

*Hinsichtlich der Auflage III. 6.7 (Bauphase) wird hingewiesen, dass seitens der Projektwerberin bereits bei der BH Y angeregt wurde, im dort (zum ggst. Vorhaben) anhängigen Wasserrechtsverfahren eine wasserrechtliche Bauaufsicht zu bestellen. Aufgrund des Projektumfanges kann jedoch davon ausgegangen werden, dass die Bestellung einer wasserrechtlichen Bauaufsicht seitens der Amtssachverständigen in dem Verfahren vorgeschlagen wird.*

*Zum Einwand, die Einräumung begründeter Ausnahmefälle von der IG-L Off-RoadV und MotV in der Auflage III. 2.1. unterlaufe die Bestimmungen des EG-L 2018, ist auszuführen, dass dieses Gesetz im ggst. Verfahren nicht anzuwenden war. Auch wäre aus dem Argument bzw. der Berücksichtigung des Gesetzes im Hinblick auf die zur Emissionsbegrenzung von Luftschadstoffen aus fachlicher Sicht als erforderlich vorgeschlagene Auflage nichts zu gewinnen.*

*Bezüglich des Vorbringens zur Auflage III. 3.3 (Bauphase) wird auf die Gutachten Fachbereich Humanmedizin sowie Fachbereich Lärm und Licht (jeweils Seite 45) verwiesen, wonach sich im Ergebnis aus fachlicher Sicht keine Notwendigkeit der Anordnung weiterer Maßnahmen (zusätzlich zu den im Projekt bereits vorgesehenen Maßnahmen) zur Hintanhaltung einer Gefährdung des Lebens und der Gesundheit von Nachbarn oder sonstiger belästigender Auswirkungen durch den Wirkfaktor Licht ergeben.*

### *3. Fehlender Sanierungsbedarf der CC*

*Der Sanierungsbedarf der CC ist fachlich begründet und evident. Zudem führt die BMK zum dringenden Sanierungsbedarf der CC in der parlamentarischen Anfragebeantwortung Nr. \*\*\* vom 16.11.2021 aus:*

*„Die Erfahrungen aus der umfangreichen Sanierung 2004-2006 bzw. der Bauwerksprüfung 2009 wurden 2010 in einer Studie zum Funktionserhalt der Brücke analysiert. Die Kernaussagen der Studie 2010 sind:*

- Konstruktionsbedingt ist eine Instandsetzung einiger wesentlicher Erhaltungsdefizite bzw. eine Ertüchtigung der Brücke nicht möglich*
- Begrenzung der Nutzungsdauer der Brücke auf weitere 10 bis 12 Jahre*

*Um die Nutzungsdauer über die prognostizierte Zeit hinaus zu verlängern, wird die Brücke intensiv überwacht und es werden laufend Instandhaltungsmaßnahmen vorgenommen. Mit der bereits umgesetzten Entlastung der Randbereiche der Brücke, in Verbindung mit einer Geschwindigkeitsreduktion auf 60 km/h und des aktuell in Bau befindlichen „Sicherheitsnetzes werden mögliche Risiken auf ein absolutes Minimum reduziert und die EE sorgt so dafür, dass die CC genauso wie alle anderen Brücken im EE-Netz den Sicherheitsansprüchen auch weiterhin genügt.*

*Die zu setzenden Maßnahmen werden zudem laufend, auf Basis neuer Erkenntnisse aktualisiert und angepasst. Die CC ist für die Verkehrsteilnehmer:innen weiterhin sicher und entspricht aktuell den notwendigen Sicherheitsstandards. Klar ist aber, dass die geplante Generalerneuerung der CC ehestmöglich in Angriff genommen werden muss."*

#### *4. Vorbringen betreffend die einzelnen Fachbereiche bzw. Sachverständigengutachten*

*Die Gemeinde wiederholt im Wesentlichen (größtenteils sogar wortident) ihre bereits im ho. Verfahren vorgebrachten Bedenken, wobei sie es auch hier unterlässt, den Gutachten auf gleicher fachlicher Ebene entgegenzutreten. Diesbezüglich wird daher auf die behördliche Auseinandersetzung mit den Bedenken im angefochtenen Bescheid unter Punkt D.III verwiesen.*

*Auf folgende Punkte war jedoch noch näher einzugehen:*

##### *4.1 Fachbereich Luft: Fehler im verwendeten Programm GRAMM/GRAL*

*Im Gutachten Fachbereich Luft und Klima wird auf Seite 35 f. hierzu Folgendes ausgeführt:*

*„Das für die Luftschadstoffausbreitungsrechnung verwendete Ausbreitungsmodell (GRAMM/GRAL in der Benutzeroberfläche GRAL-GUI 19.01 enthalten) inkl. der angesetzten Programmeingabeparameter entspricht dem Stand der Technik und ist für das geplante Vorhaben als auch für das Untersuchungsgebiet geeignet. Die räumliche und zeitliche Repräsentativität der verwendeten meteorologischen Daten ist gegeben und die Eingangsdaten entsprechen dem Stand der Technik bzw. der Technischen Grundlage zur Qualitätssicherung in der Luftschadstoff-Ausbreitungsrechnung 2012 des bmwfj.*

*Die Ansätze, Berechnungen sowie die errechneten Immissionen für den Bestand 2017 und die Prognosejahre 2025 bzw. 2035 sowie die Abschätzungen für die Bauphase sind plausibel und nachvollziehbar."*

*Im ho. Ermittlungsverfahren ergaben sich keine Hinweise, die Zweifel an dieser fachlichen Beurteilung begründet hätten, und wurden insb. von der Gemeinde im Rahmen des ihr gewährten Parteienghörs Fehler im verwendeten Programm auch nicht eingewandt.*

*Die Gemeinde stellt mit ihrem jetzigen Vorbringen lediglich die Vermutung auf, die Immissionsberechnungen würden Rechenfehler aufweisen. Weiters unterlässt sie es, fachlich fundiert darzulegen, was oder ob sich überhaupt etwas an der sachverständigen Beurteilung bei Verwendung der Version 20.09 ändern würde.*

##### *4.2 Fachbereiche Klima und Geotechnik: Gefährdung durch Steinschlag*

*Zum Vorbringen, dass in den Sachverständigengutachten eine Berücksichtigung der zwischenzeitig erfolgten bereichsweisen Zerstörung des Schutzwaldes und der damit wegfallenden dämpfenden Wirkung des Waldes auf Felsstürze und Steinschlag fehle: Diesbezüglich wird auf die im Projekt vorgesehenen Präventiv- und Schutzmaßnahmen*

*hinsichtlich der durch den Klimawandel bedingten Risiken durch Naturkatastrophen verwiesen (siehe den zum Vorhaben ergangenen UVP-Feststellungsbescheid der BMK vom 16.03.2021, GZ. \*\*\*, dort unter Punkt D.II 4.4): „Im vorliegenden Projekt werden zudem vielfach Anlagenteile bereits mit entsprechenden „Sicherheitsaufschlägen“ geplant (zB Dimensionierung von Entwässerungsanlagen, Höhe von Böschungsdämmen). Darüber hinaus werden die Risiken durch Naturgefahren am gesamten Streckennetz laufend durch die Antragstellerin gemonitort. Sofern erkannt wird, dass Anlagenteile nicht bzw nicht ausreichend geschützt sind, werden Maßnahmen entwickelt und nach einer Risiko- und Wirtschaftlichkeitsbetrachtung umgesetzt.“*

#### *5. Qualifikation der A \*\* BB als inneralpine Verbindung*

*5.1 Dass es sich bei dem zu beurteilenden Teilstück der A \*\* um eine inneralpine Verbindung handeln könne, ergibt sich ua. aus einem Fachbeitrag vom 01.05.2006 von Univ.-Prof. Dr. PPPP in der RdU, wonach die Unterscheidung zwischen inneralpinen und alpenquerenden Verkehr schlussendlich durch einen Sachverständigen im Zuge eines Neubaus geklärt werden muss. So weise nahezu jede Straße inneralpine bzw. alpenquerende Komponenten auf. Eindeutig sei die Frage nur zu beantworten, wenn eine neue Transitroute eröffnet werde. Die finale Klärung durch einen Sachverständigen konnte im ggst. Verfahren nicht stattfinden, da nach der ho. vertretenen Ansicht von der Nichtanwendbarkeit der Alpenkonvention auszugehen war (siehe sogleich unter 5.2).*

*Ho. wurde auf die Problematik im Zusammenhang mit der Unterscheidung zwischen alpenquerendem und inneralpinem Verkehr stets hingewiesen. So etwa in einer Gegenäußerung an den VfGH im Verfahren zur Bestimmung des Straßenverlaufs der S \*\*vom 21.01.2010: „Art. 2 VProt definiert den „alpenquerenden Verkehr“ als „Verkehr mit Ziel und Quelle außerhalb des Alpenraumes S und den „inneralpinen Verkehr“ als „Verkehr mit Ziel und Quelle im Alpenraum (Binnenverkehr) inklusive Verkehr mit Ziel oder Quelle im Alpenraum“. Vorauszuschicken ist, dass diese Definitionen in Art. 2 VProt in der deutschen (sowie in der italienischen) Sprachfassung gemeinsam mit der Festlegung des Alpenraumes durch die Alpenkonvention zu nicht gewünschten Ergebnissen führen und daher zu hinterfragen sind. Nach den genannten Definitionen und dem im Art. 1 der Alpenkonvention festgelegten Anwendungsbereich würde beispielsweise die Fahrt von München nach M (obwohl den Gebirgszug der Alpen querend) keinen alpenquerenden sondern inneralpinen Verkehr darstellen, während die Fahrt von München nach U dem alpenquerenden Verkehr zuzuordnen wäre, dies obwohl der Alpengebirgszug nicht gequert werden würde“.*

*In dem Verfahren zur S \*\*wurde durch den VfGH daraufhin am 24.06.2010 festgestellt, dass keine Anwendbarkeit des Verkehrsprotokolls zur Alpenkonvention bestehe.*

*Aus den Materialien zur Entstehung des Verkehrsprotokolls wird in diesem Zusammenhang immer wieder für den „alpenquerenden Verkehr“ das Erfordernis der „Querung des AlpenhauptkammS genannt. Unabhängig davon betreffen die in Art. 11 Abs. 1 und 2 VProt relevanten Anknüpfungspunkte ausschließlich Neubauten und nicht Ausbauten.*

*Darüber hinaus kann als Argument darauf hingewiesen werden, dass im Verzeichnis der Verkehrsinfrastrukturen, die zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des Protokolls von den Vertragsparteien beschlossen sind oder für die der Bedarf gesetzlich festgestellt ist, die vergleichbaren Vorhaben S 18, QQQQ – Höchst sowie die Fernpassstraße – A\*\* Tschirganttunnel als Straßenprojekt im Bereich des inneralpinen Verkehrs und explizit nicht als alpenquerend festgestellt wurden.*

*In diesem Sinne wurde auch ho. die Frage der Einordnung der S 34 hinsichtlich der Anwendbarkeit der Alpenkonvention getroffen, wo explizit auf den Beginn (KK) außerhalb und dem Ende (JJ) innerhalb des Alpenraums Bezug genommen wurde. Dies wurde nicht durch das BVwG moniert.*

*5.2 Für das gegenständliche Verfahren ist jedoch abschließend noch festzuhalten, dass die Einordnung der A \*\* BB als entweder inneralpin oder alpenquerend angesichts der Nichtanwendbarkeit der Alpenkonvention dahingestellt bleiben kann. Wie bereits im angefochtenen Bescheid (unter Punkt D.II.4.) ausgeführt, ist die Anwendbarkeit der Alpenkonvention für den vorliegenden Fall zu verneinen, „da die A \*\* BB zum maßgeblichen Zeitpunkt (31.10.2000) bereits im Verzeichnis 1 zum Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971) idF BGBl. I Nr. 182/1999 angeführt war. Diese fällt daher in den Anwendungsbereich der Übergangsbestimmung des Art. 8 Abs. 2 des Verkehrsprotokolls zur Durchführung der Alpenkonvention und fällt daher nicht in den Anwendungsbereich der Alpenkonvention“.*

*Diese Aussage gilt für das ggst. Verfahren. In diesem Zusammenhang sei noch auf die Entscheidung des BVwG vom 26.01.2022, GZ. W118 2241924-1/53E, hingewiesen. Darin wurde der im UVP-Feststellungsverfahren zum Vorhaben Generalerneuerung CC vorgebrachte Verstoß gegen die Alpenkonvention rechtskräftig abgewiesen:*

*„Für eine unmittelbare Anwendung des Art. 8 des Protokolls Verkehr oder auch eine konventionskonforme Interpretation der Bestimmungen des UVP-G 2000 nach Maßgabe des Art. 8 des Protokolls Verkehr verbleibt damit kein Raum mehr; vgl. zur ähnlich gefassten Formulierung des Art 12 des Protokolls Energie Weber, Energieprotokoll und Europarecht – Was bleibt von der Alpenkonvention übrig?, in: Essl/Schmid, Das Protokoll „Energie“ der Alpenkonvention, 30 (33 ff.)“.*

Mit Schreiben vom 4.1.2024, LVwG-2023/33/2794-4, übermittelte das Landesverwaltungsgericht Tirol der Beschwerdeführerin gemäß § 45 Abs 3 AVG die eingelangten Stellungnahmen mit der Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme.

Mit Schriftsatz vom 24.1.2024 übermittelte die Beschwerdeführerin durch ihren ausgewiesenen Rechtsvertreter eine Stellungnahme und führte darin aus:

*„STELLUNGNAHME  
der Beschwerdeführerin zu den im Verfahren eingelangten Stellungnahmen*

(...)



*Die Gemeinde Z als Beschwerdeführerin hat gegen den Trassenbescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 21.08.2023, GZ \*\*\*, betreffend die Generalerneuerung der CC, A \*\* BB, fristgerecht Beschwerde an das sachlich und örtlich zuständige Verwaltungsgericht erhoben.*

*Sowohl die belangte Behörde Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als auch die mitbeteiligte Partei (EE) haben im Verfahren Stellungnahmen betreffend die von der Beschwerdeführerin erhobene Beschwerde eingebracht.*

*Mit Schreiben des Landesverwaltungsgerichtes Tirol vom 04.01.2024, GZ LVwG2023/33/2794-4, auf elektronischem Wege bereitgestellt am 04.01.2024, dem rechtsfreundlichen Vertreter der Beschwerdeführerin sohin zugestellt am 05.01.2024, hat dieses der Beschwerdeführerin gemäß § 45 Abs. 3 AVG die von der belangten Behörde Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und von der mitbeteiligten Partei (EE) eingebrachten Stellungnahmen übermittelt. Zugleich wurde der Beschwerdeführerin die Möglichkeit eingeräumt, ihrerseits zu diesen Stellungnahmen innerhalb einer Frist von drei Wochen ab Zustellung dieses Schreibens eine Stellungnahme abzugeben.*

*Innerhalb offener Frist erstattet die Beschwerdeführerin durch ihren bevollmächtigten Vertreter nachstehende*

#### *Stellungnahme:*

##### *1. Zur Stellungnahme der mitbeteiligten Partei*

*1.1. Eingangs ihrer Beschwerdebeantwortung weist die mitbeteiligte Partei auf die Bestimmung des §§ 4 Abs. 1 BStG hin, wonach Standortgemeinden eines Bundesstraßenprojekts im Trassenfestlegungsverfahren keine Formalparteistellung haben. Eine solche könne sich ausschließlich aus ihr allenfalls zukommenden subjektiven-öffentlichen Nachbarrechten nach § 7a BStG ergeben. Hierbei wären eine potentielle Gefährdung ihres Eigentums oder eine Parteistellung als Inhaberin bestimmter Einrichtungen hinsichtlich des Schutzes der dort regelmäßig vorübergehend aufhaltenden Personen denkbar.*

*In weiterer Folge behauptet die mitbeteiligte Partei, die Gemeinde Z als Beschwerdeführerin habe keine zulässigen Einwendungen im Sinne des § 7a BStG erhoben, weshalb sie ihre Parteistellung im Verfahren vor der belangten Behörde verloren habe.*

*1.2. Der Vorwurf der mitbeteiligten Partei, wonach die Beschwerdeführerin mangels zulässiger Einwendungen ihre Parteistellung verloren habe, trifft bereits dem Grunde nach nicht zu. Er ist darüber hinaus auch vor dem Hintergrund der tatsächlich erhobenen Einwendungen der Beschwerdeführerin betreffend die Gesundheitsgefährdung von Personen, welche sich regelmäßig in Einrichtungen der Gemeinde aufhalten, als auch betreffend die negativen Einwirkungen auf die im Eigentum der Gemeinde stehenden Liegenschaften ungerechtfertigt.*

##### *1.2.1. Gesundheitsgefährdung*

*1.2.1.1. Gemäß § 7a Abs. 2 BStG sind Nachbarn im Sinne dieser Bestimmung alle Personen, die durch den Bau oder den Betrieb, oder deren Eigentum oder sonstige dingliche Rechte dadurch gefährdet werden könnten. Als Nachbarn gelten nicht Personen, die sich vorübergehend in der Nähe der Bundesstraße aufhalten und nicht im Sinne des vorherigen Satzes dinglich berechtigt sind. Als Nachbarn gelten jedoch die Inhaber von Einrichtungen, in denen sich, wie etwa in Beherbergungsbetrieben, Krankenanstalten und Heimen regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten, hinsichtlich des Schutzes dieser Personen, und die Erhalter von Schulen hinsichtlich des Schutzes der Schüler, der Lehrer und der sonst in Schulen ständig beschäftigten Personen.*

*Für die Auslegung des Nachbarbegriffes im Sinne des § 7a Abs. 2 BStG kann nach insofern einhelliger Rechtsansicht auf die einschlägige Rechtsprechung zu den nahezu gleichlautenden Bestimmungen der §§ 74 Abs. 2 und 75 GewO zurückgegriffen werden (vgl. N. Raschauer in Altenburger/N. Raschauer [Hrsg], Kommentar zum Umweltrecht, § 7a BStG, Rz 11 mwN). Danach umfasst die Nachbarschaft jenen räumlichen Bereich, in dem es zum Zeitpunkt der Genehmigung des Vorhabens nicht ausgeschlossen werden kann, dass es zu nachteiligen Einwirkungen im Sinne des § 7a Abs. 1 BStG kommt.*

*Maßgeblich ist sohin der Radius, innerhalb dessen zumindest die Möglichkeit besteht, dass es zu Immissionen aufgrund des Straßenbauvorhabens und damit verbundene nachteilige Einwirkungen auf die Schutzgüter, welche im Gesetz genannt werden, kommt.*

*Ist zu erwarten, dass von einem Vorhaben bei unterschiedlichen Situationen unterschiedlich hohe Immissionen auf die Nachbarn einwirken, wie dies etwa im Rahmen des Tagverkehrs und Nachtverkehrs, aber auch bei unterschiedlichem Verkehrsaufkommen in den Jahreszeiten, der Fall ist, ist der Beurteilung des Immissionsradius jene Betriebsrotation zugrunde zu legen, die bei den Nachbarn die höchsten Immissionen erwarten lässt (US 15.09.2006, 6A/2004/18-54 „GroßharraS“).*

*Für die Beurteilung der Umweltauswirkungen eines Vorhabens ist auf jenen Aufenthalt am Nachbargrundstück abzustellen, der rechtlich zulässig und faktisch möglich ist.*

*Entgegen der von der mitbeteiligten Partei vertretenen Rechtsansicht ist in Literatur und Rechtsprechung unbestritten, dass Inhaber bestimmter Einrichtungen, die Personen regelmäßig, aber bloß vorübergehend benützen, wie etwa Gemeinden, die zum Beispiel Krankenanstalten oder Kindergärten betreiben, aber auch Beherbergungsbetriebe und Schulen, hinsichtlich des Schutzes dieser Personen Nachbarn im Sinne des § 7a Abs. 2 BStG sind (vgl. N. Raschauer in Altenburger/N. Raschauer [Hrsg], Kommentar zum Umweltrecht, § 7a BStG, Rz 17 mwN).*

*Darüber hinaus sind Gemeinden als juristische Personen auch dann Nachbarn im Sinne des § 7a BStG, wenn ein Eingriff in ihr Eigentum droht. Als Eigentümer, etwa von Grundstücken, die an das Vorhaben angrenzen, aber auch von Schulen etc., sind Gemeinden im gleichen Maße gegen Eigentumseingriffe durch Art. 5 StGG bzw. Art. 1 erstes Zusatzprotokoll zur EMRK*

gegenüber der Behörde geschützt, wie natürliche Personen auch (vgl. N. Raschauer in Altenburger/N. Raschauer [Hrsg], Kommentar zum Umweltrecht, § 7a BStG, Rz 18).

Selbst wenn Gemeinden als juristische Personen durch ein Vorhaben nach dem Bundesstraßengesetz auch nicht persönlich gefährdet oder belästigt werden können, trifft dies auf jene Personen, die sich regelmäßig in Einrichtungen der Gemeinde aufhalten, nicht zu. Diesen Personen gegenüber, die durch ein Straßenbauvorhaben sowie den Betrieb einer Bundesstraße sehr wohl persönlich gefährdet oder belästigt werden können, hat die Gemeinde als Trägerin der Einrichtung nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht zur Wahrnehmung sämtlicher subjektiv öffentlicher Rechte, die diesbezüglich durch § 7a BStG vermittelt werden.

Die Befugnis der Gemeinde Z, die Rechte der Gemeindegewerbetreibenden und Gemeindegewerbetreibender, die sich regelmäßig in Einrichtungen der Gemeinde aufhalten, im Rahmen des Verfahrens nach dem Bundesstraßengesetz wahrzunehmen, vermittelt ihr jedenfalls Parteistellung in gegenständlichem Zusammenhang. Substanz der Rechtsposition der Gemeinde als Verfahrenspartei ist der von ihr geltend gemachte materielle Anspruch, wobei das objektive Recht nicht durch eine besonders zu begründende Beschwerdebefugnis zum Anspruch individualisiert, sondern durch den Inhalt des Gesetzes selbst, insofern und insoweit es das einzelne Gemeindegewerbetreibende in seinen Angelegenheiten betrifft. Die Parteistellung der Gemeinde ist in diesem Sinne im Verfahren nach dem Bundesstraßengesetz mit jedem materiellen Anspruch der betroffenen Gemeindegewerbetreibenden und Gemeindegewerbetreibender, der über sie und ihre Einrichtungen mediatisiert wird, gegeben. Dabei macht es auch keinen Unterschied, ob es sich bei den betreffenden Gemeindegewerbetreibenden und Gemeindegewerbetreibender um Gemeindebedienstete handelt oder aber lediglich Dritte, die auch durch bestimmte Räumlichkeiten definierte bzw. an solche Räumlichkeiten gebundene Leistungen der Gemeinde Z in Anspruch nehmen.

1.2.1.2. Gegenständlich stellt sich sohin primär die Frage, ob es gegenständlich Gemeindegewerbetreibenden und Gemeindegewerbetreibende gibt, die sich regelmäßig in Einrichtungen der Gemeinde aufhalten und die sich durch das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben einer Beeinträchtigung bzw. Gefährdung in jenen Rechten ausgesetzt sehen, welche durch § 7a BStG zum Schutzgut erklärt werden.

Dies ist gegenständlich zweifelsfrei zu bejahen. In diesem Sinne wurde auch ausführliches Tatsachenvorbringen seitens der Beschwerdeführerin erstattet.

1.2.1.3. Das Gemeindeamt der Gemeinde Z, Z 73, \*\*\*\* Z, ist von Montag bis Mittwoch sowie am Freitag in der Zeit von 08.00 Uhr bis 1.00 Uhr und am Donnerstag in der Zeit von 14.00 Uhr bis 18.00 Uhr geöffnet. In dieser Zeit findet ein reger Parteienverkehr statt, weshalb in dieser Zeit nicht nur die Amtsleitung, sondern auch alle anderen Abteilungen (Bauamt, Chronikarchiv, Finanzverwaltung, Meldeamt und Standesamt) durchgehend besetzt sind. Die betreffenden Mitarbeiterinnen sind in dieser Zeit in einer Einrichtung der Gemeinde Z aufhältig und insofern auch den gesundheitsschädlichen Einwirkungen, die mit dem Betrieb der geplanten Straße verbunden sind, ausgesetzt.

Beweis: ZV RRRR, MSc., Amtsleiter der Gemeinde Z, Z 73, \*\*\*\* Z;  
ZV Dr. SSSS, Z 73, \*\*\*\* Z;

PV.

1.2.1.4. Die Gemeinde Z ist Trägerin und Erhalterin des Kindergartens Z mit der Adresse Z 75, \*\*\*\* Z. Der Kindergarten besteht aus zwei Gruppenräumen, zwei Waschräumen, einem davon mit Wickelbereich sowie einem eigenen Turnsaal. Darüber hinaus befindet sich örtlich gesehen im unmittelbaren Nahebereich ein öffentlicher Spielplatz, welcher gleichfalls Eigentum der Gemeinde Z ist.

In den vorgenannten Räumlichkeiten werden in derzeit von Montag bis Freitag, 7:15 Uhr bis 13:15 Uhr, regelmäßig 40 Kinder betreut, deren Eltern ihren Wohnsitz in Z haben. Die Betreuung der Kindergartenkinder erfolgt durch drei eigens angestellte Pädagoginnen sowie drei weitere Assistentinnen, welche permanent vor Ort anwesend sind.

Darüber hinaus befindet sich an derselben Adresse Z 75, \*\*\*\* Z, auch die Kinderkrippe der Gemeinde Z, in der Kinder in der Zeit von Montag bis Freitag, 8:00 Uhr bis 12:00 Uhr, betreut werden, die noch nicht das Kindergartenalter erreicht haben.

Sowohl der Gemeinde Kindergarten als auch die Kinderkrippe der Gemeinde Z befindet sich im unmittelbaren Gefährdungsbereich der geplanten Bundesstraße. Dabei ist zu beachten, dass eine Gefährdung im Sinne des Gesetzes sämtliche Sachverhaltskonstellationen umfasst, in denen der Eintritt einer Gefahr bzw. eines Schadens für rechtlich anerkannte subjektive Rechte der Nachbarn nicht ausgeschlossen werden kann. Ein konkreter Schaden muss ebenso wenig nachgewiesen werden, wie der Eintritt eines solchen Schadens gewiss sein muss.

Beweis: ZV TTTT, Kindergartenleiterin, Z 75, \*\*\*\* Z;  
UUUU, Pädagogin, Z 75, \*\*\*\* Z;  
VVVV, Pädagogin, Z 75, \*\*\*\* Z;  
WWWW, Assistentkraft, Z 75, \*\*\*\* Z;  
XXXX, Assistentkraft, Z 75, \*\*\*\* Z;  
PV.

1.2.1.5. Die Beschwerdeführerin hat im Rahmen der Beschwerde darauf hingewiesen und umfassend durch entsprechende Beweisanbote und Beweismittel belegt, dass mit der Errichtung und dem Betrieb des gegenständlichen Bauvorhabens nach dem Bundesstraßengesetz eine erhebliche Gefährdung der Gesundheit der in der Gemeinde Z ansässigen Bevölkerung und damit zugleich auch der sich regelmäßig in den genannten Einrichtungen der Gemeinde Z aufhaltenden Kleinkinder bzw. Kindergartenkinder verbunden ist.

Von einer solchen Gefährdung der Gesundheit ist bereits dort auszugehen, wo im Einzelfall eine Einwirkung auf den menschlichen Organismus gegeben ist, die in Art und Nachhaltigkeit über eine bloße Belästigung hinausgeht (VwSlg. 10.616 A/1981).

Die mitbeteiligte Partei ist der Ansicht, dass die Gemeinde Z hinsichtlich der Gesundheitsgefährdung der Kindergarten- und Kinderkrippenkinder lediglich „unkonkret“ von einer „Lärmbelästigung der ortsansässigen Bevölkerung“ oder einer „gesundheitlichen

*Belastung der ortsansässigen Bevölkerung" gesprochen habe, womit aber keine zulässige Einwendung erhoben worden sei.*

*Der Rechtsansicht der mitbeteiligten Partei steht die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes entgegen, der zufolge eine taugliche Einwendung des Nachbarn jedenfalls dann vorliegt, wenn aus dem Vorbringen des Nachbarn zu erkennen ist, in welchem vom Gesetz geschützten Recht er sich durch die beabsichtigte Bauführung verletzt erachtet. Er muss zwar das Recht, in dem er sich verletzt erachtet, nicht ausdrücklich bezeichnen und auch nicht angeben, auf welche Gesetzesstelle sich seine Einwendung stützt, und er muss seine Einwendung auch nicht begründen, jedoch muss daraus erkennbar sein, welche Rechtsverletzung behauptet wird (VwGH 13.04.2010, 2008/05/0141).*

*Die von der mitbeteiligten Partei zur Stützung ihrer Rechtsansicht zitierte, in gänzlich anderem Zusammenhang erlassene Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes vom 26.05.1998, 98/04/0044, ist in diesem Zusammenhang sowohl hinsichtlich des Ausgangssachverhaltes als auch des damit verbundenen Rechtssatzes nicht einschlägig:*

*Wie die mitbeteiligte Partei selbst hervorhebt, erfolgt die Geltendmachung von Einwendungen betreffend Gesundheitsgefährdungen seitens der Gemeinde Z nicht auf sie selbst als eigenständige juristische Person bezogen (wie dies aber im Fall der zitierten Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes vom 26.05.1998, 98/04/0044, gegeben war), sondern in ihrer Eigenschaft als Inhaberin des Gemeindecindergartens sowie der Kinderkrippe Z. Hierbei handelt es sich übrigens, wie oben ausgeführt, um zwei unterschiedliche Einrichtungen, da sich der Besucherkreis des Gemeindecindergartens nicht mit den Besuchern der Kinderkrippe deckt.*

*Die Gemeinde Z als Beschwerdeführerin hat ihre umfassend ausgeführten und begründeten Einwendungen, wonach eine Gesundheitsgefährdung durch das geplante Straßenbauprojekt stattfindet, gemäß § 7a BStG für die in den beiden genannten Einrichtungen betreuten Kleinkinder, Kindergartenkinder, Pädagoginnen und sonstigen Betreuerinnen erhoben. Eine Verletzung eines subjektiven öffentlichen Rechtes der Gemeinde wird in diesem Zusammenhang von der Beschwerdeführerin weder behauptet noch ist eine solche Behauptung aus dem systematischen Zusammenhang des Beschwerdevorbringens ableitbar. Die Zulässigkeit der von der Beschwerdeführerin erhobenen Einwendungen betreffend Gesundheitsschädigungen steht vor dem Hintergrund des klaren Gesetzeswortlautes außer Frage. Sie ist mit Hinblick auf die weiteren Ausführungen der Beschwerdeführerin im Rahmen der Beschwerde auch ausreichend konkretisiert.*

*1.2.1.6. Wenn die Beschwerdeführerin etwa auf den Seiten 35 ff der Beschwerde darauf hinweist, dass in gegenständlichem Verfahren die bestehende Feinstaubproblematik zur Gänze ausgeblendet wird, des Weiteren moniert, dass die Frage der Kumulierung von Immissionen aus dem Straßenverkehr bei gleichzeitigem Neubau zweier Brücken und dem Abriss der bestehenden Brücke unbeantwortet geblieben ist, die kumulierende Wirkungen hinsichtlich der Luft Schadstoffimmissionen nicht beachtet werden, schließlich auch die sekundäre Partikelbildung und Partikel im Nanometer-Bereich weder in den Gutachten der Sachverständigen noch im bekämpften Bescheid behandelt werden geschweige denn bei der Entscheidungsfindung eine Rolle spielen, dann handelt es sich hierbei um keine*

*Auffassungsunterschiede zwischen Sachverständigen, die nur durch ein Gegengutachten zu entkräften wären. Hier liegen vielmehr offenkundige Auslassungen in der Befundaufnahme und daraus resultierende Unvollständigkeiten in den jeweiligen Gutachten, die in weiterer Folge zu unzutreffenden Ergebnissen der betreffenden Gutachten geführt haben, vor.*

*Dementsprechend besteht aber nicht die Notwendigkeit, den Gutachten der Sachverständigen auf gleicher fachlicher Ebene entgegen zu treten, wie die mit Beteiligte Partei im Rahmen ihrer Stellungnahme (Seite 12) fordert. Im Gegenteil:*

*Das Sachverständigengutachten zerfällt regelmäßig in die im Befund vorgenommene Tatsachenfeststellung und in die vom Sachverständigen aus diesem Befund gezogenen Schlussfolgerungen. Die Schlussfolgerungen, die der Sachverständige aufgrund seiner Fachkenntnisse und Erfahrungen aus dem Befund zieht, bilden das Gutachten im eigentlichen Sinn. Der Sachverständige hat dabei darzulegen, auf welche Weise er zu diesen Schlussfolgerungen gekommen ist. Er muss sein Urteil begründen. Unterlässt der Sachverständige die Begründung seiner Schlussfolgerungen, ist das Gutachten im Sinne der höchstgerichtlichen Rechtsprechung mangelhaft und daher nicht verwertbar (vgl. Attlmayr in Attlmayr/Walzel von Wiesentreu [Hrsg], Sachverständigenrecht<sup>3</sup>, Rz 8004 ff).*

*Gutachten müssen, um im Verfahren vollen Beweiswert zu erhalten, vollständig, widerspruchsfrei und schlüssig sein. Werden bereits in diesem Stadium Mängel festgestellt, so ist das Gutachten keine taugliche Grundlage für darauf basierende Sachverhaltsfeststellungen der Behörde und rechtliche Schlussfolgerungen derselben (vgl. Attlmayr in Attlmayr/Walzel von Wiesentreu [Hrsg], Sachverständigenrecht<sup>3</sup>, Rz 8225 ff).*

*Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes sind Gutachten etwa dann un schlüssig, wenn diese sich auf ein anderes Gutachten beziehen, welches aber auf einem anderen Befund basiert oder eine auf mangelhaft der Tatsachengrundlage gestützte Schlussfolgerung aufweist (VwGH ZfVB 1995/27; 1993/848).*

*Die Beschwerdeführerin hat im Rahmen ihrer Beschwerde darauf hingewiesen, dass im Sachverständigengutachten zum Fachbereich Verkehr auf eine Reihe von Fragestellungen, welche zu diesem Fachbereich von der Beschwerdeführerin gestellt worden sind, nicht eingegangen wird (Beschwerde, Seiten 22 f).*

*Ebenso hat die Beschwerdeführerin klar herausgearbeitet, dass das Gutachten zum Fachbereich Verkehr von falschen bzw. unzutreffenden Befundaufnahmen bzw. Befundannahmen ausgeht, wodurch das Gutachten insgesamt aber unrichtig ist (Beschwerde, Seiten 23 ff).*

*Schließlich hat die Beschwerdeführerin auch deutlich aufgezeigt, dass sämtliche weiteren Gutachten und damit insbesondere auch die aus immissionsrechtlicher und damit gesundheitlicher Sicht besonders relevanten Gutachten aus den Fachgebieten Luft (Beschwerde, Seiten 33 ff), Lärm und Licht (Beschwerde, Seiten 45 ff) auf den Ergebnissen des Fachgutachtens „Verkehr“ aufbauen, wodurch sich die Mängel in Befund und Gutachten des Gutachtens zum Fachbereich Verkehr auch in den nachfolgenden Gutachten fortsetzen.*

*Zugleich damit liegt aber eine offenkundige Mangelhaftigkeit im Sinne der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes vor, die bereits für sich genommen die Gutachten in gegenständlichem Zusammenhang nicht verwertbar machen, ohne dass diese Mängel, da offenkundig, von dritter Seite her durch Einholung eines weiteren Gutachtens aufzuzeigen gewesen wären. So entspricht es der ständigen Rechtsprechung des Verfassungsgerichtshofes, dass ein von der Behörde eingeholtes Gutachten auch von den Parteien selbst entkräftet werden kann, ohne dass es hierfür der Einholung eines weiteren Sachverständigengutachtens bedürfte. In diesem Sinne entkräftet werden Gutachten für den Fall, dass der Partei der Nachweis gelingt, dass das Gutachten mit den Denkgesetzen nicht im Einklang steht, den Erfahrungen des täglichen Lebens widerspricht oder dass es unschlüssig oder widersprüchlich ist. Ein solches Vorbringen ist nach ständiger höchstgerichtlicher Rechtsprechung auch ohne Vorlage eines Gegengutachtens zu beachten (VwGH 25.04.2002, 98/07/0103; 27.06.2002, 98/07/0138; 11.07.2006, 2001/12/0194; Thienel/Schulev-Steindl, *Verwaltungsverfahrenrecht*<sup>5</sup>, 199f).*

*Die Beschwerdeführerin hat im Rahmen der von ihr erhobenen Beschwerde, beginnend auf den Seiten 20 ff des Beschwerdeschriftsatzes, im Einzelnen und detailliert sämtliche Unschlüssigkeit und Widersprüche aufgezeigt, mit denen das im Verfahren eingeholte, dem bekämpften Bescheid zugrunde gelegte Sachverständigengutachten aus dem Fachbereich „Verkehr“ behaftet ist. In diesem Zusammenhang werden auch konkrete Stellen im Gutachten und Schlussfolgerungen des Sachverständigen angegeben, die schlichtweg falsch sind, weil sie auf falschen bzw. unzutreffenden Sachverhaltsannahmen beruhen. Dabei werden auch die Quellen genannt, auf die die Beschwerdeführerin die von ihr festgestellten Widersprüche und Unschlüssigkeit im Gutachten des verkehrstechnischen Sachverständigen stützt.*

*Aufgrund offenkundiger Mangelhaftigkeit des Gutachtens des Sachverständigen aus dem Fachbereich Verkehr fehlt es auch den weiteren im Verfahren eingeholten und auf diesem Gutachten aufbauenden Sachverständigengutachten an der erforderlichen Schlüssigkeit von Befund und Gutachten, womit diese aber im Verfahren selbst nicht verwertbar sind.*

*Die Einwendungen der Beschwerdeführerin in dieser Hinsicht werden auch von der mitbeteiligten Partei nicht entkräftet. Diese zieht sich vielmehr ausschließlich auf den formalprozessualen Standpunkt zurück, dass den von der belangten Behörde eingeholten Sachverständigengutachten seitens der Beschwerdeführerin nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten worden ist, sodass über die diesbezüglichen Einwände der Beschwerdeführerin seitens des Verwaltungsgerichtes nicht abzusprechen sei. Wie sowohl im Rahmen der Beschwerde als auch vorstehend aufgezeigt werden konnte, ist das Gegenteil der Fall. Der Vorwurf der mitbeteiligten Partei ist auch in dieser Hinsicht unbegründet.*

*Beweis: Einholung von Befund und Gutachten aus dem Fachbereich Feinstaubbelastung;  
Einholung von Befund und Gutachten aus dem Fachbereich Luft;  
Einholung von Befund und Gutachten aus dem Fachbereich Humanmedizin  
(Belastung des menschlichen Organismus durch Feinstaub);  
PV.*

*1.2.1.7. Die Behauptung der mitbeteiligten Partei, es finde keine Gesundheitsgefährdung der im Kindergarten (und der Kinderkrippe) der Gemeinde Z aufhältigen Personen statt, ist unzutreffend:*

*Wie die Beschwerdeführerin im Rahmen ihres bisherigen Vorbringens im Verfahren sowie in ihrer Beschwerde objektiv nachvollziehbar aufgezeigt hat, sind bereits die maßgeblichen Annahmen des Hauptgutachtens „Verkehr“ unvollständig und widersprüchlich, womit die daraus gezogenen Schlussfolgerungen, also das Gutachten im eigentlichen Sinn, nicht verwertbar ist.*

*Da alle weiteren Gutachten auf den Annahmen bzw. Schlussfolgerungen des Hauptgutachtens „Verkehr“ beruhen bzw. diese Ergebnisse ihren eigenen Gutachten zugrunde legen, sind auch diese Ergebnisse unvollständig, die Gutachten selbst damit letztlich im Verfahren nicht verwertbar.*

*Angesichts der überwältigenden Evidenz der Gefährlichkeit des Verbrennungs- und Reifenabriebaerosols und von Feinstaub im Allgemeinen, ist es verwunderlich, wie der CCCC für Humanmedizin keinen Zusammenhang von erhöhten Krebsraten in der Gemeinde Z mit der Autobahn herzustellen vermag. Der Aspekt Reifenabrieb wurde von der Gemeinde explizit angesprochen. Eigentlich müsste das Fachwissen des Mediziners schon genügen um daraus einen Zusammenhang abzuleiten (tlw. Beantwortung der Fragen Punkt 1.3.4). Selbstverständlich kommt es in der Umgebung von Autobahnen zu einer starken Konzentration der durch den Betrieb freigesetzten Stoffe. Dementsprechend ist eine Steigerung von Krebserkrankungen sogar zu erwarten. Anhand der Inhaltsstoffe von Reifenabrieb ist beispielsweise mit einem Anstieg von Nierenkarzinomen zu rechnen. Die Argumentation des CCCC ist zudem logisch falsch, da er für das Beispiel willkürliche Annahmen von Krebs-Erkrankungszahlen in anderen Jahren und Mittelungszeiträumen ansetzt (jedenfalls findet sich im Gutachten kein Beleg dafür, dass die genannten Werte reale Zahlen sein sollen). Diese Willkürlichkeit belastet das Gutachten mit Rechtswidrigkeit. Die Beurteilung ist vielmehr einseitig zugunsten der Projektwerberin.*

*Statt dessen übt sich der CCCC für Humanmedizin in Standardüberlegungen und folgert aus Richtlinien und Studien, dass die Summe des Verlusts von Lebenszeit sich auf 0,17 Monate beläuft. Er übersieht dabei den multiplizierenden Effekt mit der Bevölkerungsanzahl (den er andernorts sehr wohl berücksichtigt) in Z, sodass in Summe jährlich ein Verlust von ca. 18-19 Lebensjahren entsteht. Folgekosten aus medizinischer Intervention für das Sozialversicherungssystem und menschliches Leid nicht inkludiert.*

*Ferner: Es werden zwar hinsichtlich einiger Luftschadstoffe die WHO Empfehlungen angeführt, es folgt hieraus jedoch schlicht nichts. In der Tat verwechselt der Amtssachverständige die NO<sub>2</sub> Interim Targets, setzt willkürlich das Interim Target 2 als Grenzwert fest und ignoriert, dass die WHO sehr wohl medizinische Gründe hat ein Interim Target 3 sowie einen AQG Level festzulegen, der deutlich unter den angewendeten Werten und den österreichischen Grenzwerten ist. Der Amtssachverständige argumentiert mit seiner Festlegung auf höhere Interim Targets der WHO wider den internationalen wissenschaftlichen Konsens. Die WHO hat*



den Begriff *Interim Target*, also *Zwischenziel*, nicht umsonst als *Zwischenziel* und nicht als *Ziel* (der AQG) definiert.

Im Ergebnis läuft das Gutachten des medizinischen Amtssachverständigen sämtlichen Ergebnissen der modernen Medizin betreffend die Belastung und Gesundheitsschädigung der betroffenen Bevölkerung durch Feinstaub zuwider.

Durch den Straßenverkehr wird nachweislich Ultrafeinstaub produziert. Als solcher Ultrafeinstaub bzw. ultrafeine Partikel (UFP) werden Partikel in der Luft mit einem Durchmesser zwischen einem und 100 Nanometer ( $1 \text{ nm} = 0,000001 \text{ mm}$ ) bezeichnet. Sie stellen jene Fraktion des Feinstaubs mit der geringsten Größe dar. Ultrafeinstaub und die Größe der Corona-Viren-Aerosole sind einander sehr ähnlich. Beide finden den besten Weg direkt bis in die letzte Verästelung der Lunge. Faktum ist, dass Ultrafeinstäube und Nanopartikel aufgrund ihrer Kleinheit bis in die Lungenperipherie oder ins Gehirn vordringen können und den Menschen in diesem Fall irreparabel schädigen.

Hinsichtlich Ultrafeinstaub (UFP) ergibt das Gutachten bzw. die Beantwortung der Fragen keine schlüssige Entkräftung dessen, dass UFP nachgewiesen schädlich ist (oxidativer Stress in Zellen durch Nanopartikel beispielsweise). Der Amtssachverständige zitiert zwar die WHO mit „Da jeder den Emissionen dieser Quellen ausgesetzt ist, ist die Exposition gegenüber UFP besorgniserregend.“ Aber es folgt nichts daraus – auch keine Vorgaben hinsichtlich des Vorsorgegebotes. Dabei ist bekannt, dass z.B. metallische ultrafeine Partikel sehr vielfältige Wirkungen in Organismen zeitigen können, wie z.B. oxidativen Stress, mutagene Wirkungen, keimtötende Wirkungen u.v.m. Feinstaub aus Verbrennung ist selbst oft ein Koagulat vieler wesentlich kleiner ursprünglicher Partikel aus der Verbrennung. Adhäsiv hängen oft noch PAH's und andere krebserregende aromatische Kohlenwasserstoffe an deren Oberfläche an. Das Vorhandensein der Körpersäfte im menschlichen Körper kann diese ursprünglichen Partikel (und chemischen Substanzen), die überwiegend nur aufgrund von van der Waals Kräften aneinander gehalten werden, wieder auftrennen, sodass aus einem einzigen  $\text{PM}_{2,5}$  Partikel des Abgases eines Motors eine sehr große Anzahl von ursprünglichen UFP des Verbrennungsvorganges im Körper „entstehen“. Es ist ferner bekannt, dass diese UFP in sämtlichen Organen des Menschen anzutreffen sind – mit vielfältigen Folgen. Nur weil es derzeit noch keine Grenzwerte für UFP in der Luft gibt, sind diese natürlich deswegen nicht weniger gefährlich. Es ist daher eine individuelle Bewertung der Situation erforderlich.

Ferner setzt sich der Amtssachverständige für Humanmedizin nicht mit sonstigen spezifisch durch Bautätigkeiten verursachten schädlichen luftseitigen Emissionen auseinander (z.B. Inhaltsstoffe von Asphalt, metallischen (UFP) Partikeln durch das Auftrennen der Bewehrungen, UFP und Partikel aus Staubbiederschlagungsmaßnahmen, CMA Staub, usw.). Er subsumiert dies inhaltlich vollkommen falsch als „inerten Staub“.

Beweis: Einholung von Befund und Gutachten aus dem Fachbereich Luft;  
Einholung von Befund und Gutachten aus dem Fachbereich Humanmedizin  
(Belastung des menschlichen Organismus durch Feinstaub);  
PV.

*1.2.1.8. Tatsächlich bleibt festzuhalten, dass sich mit der Durchführung des gegenständlichen Straßenbauprojektes und seiner Inbetriebnahme ein erhebliches Gesundheitsrisiko verwirklicht, das sich insbesondere auf die Kleinkinder und Kindergartenkinder auswirken wird, die den gesundheitsgefährdenden Belastungen schon allein zeitlich gesehen am längsten und damit zugleich in Summe am intensivsten ausgesetzt sind, ohne dass sich die schädlichen Auswirkungen auf andere Weise als durch eine Verlagerung des gesamten Verkehrs in ein Tunnel vermeiden ließen.*

*Der Ausschluss gesundheitsschädlicher Emissionen bei Verwirklichung der Tunnellösung ist zwischenzeitlich auch wissenschaftlich, d.h. objektiv nachvollziehbar, nachgewiesen und damit bewiesen.*

*So hat das Land Tirol betreffend den Fernpassscheiteltunnel bei der Abteilung Landesstraßen und Radwege beim Amt der Tiroler Landesregierung eine Ökobilanzstudie in Auftrag gegeben, welche von der YYYY GmbH erstellt worden ist und die die ökologischen Auswirkungen der Realisierung des Fernpasstunnels unter Berücksichtigung der damit verbundenen verkehrlichen Auswirkungen darlegt. Die Studie wurde am 20.06.2023 zu Dokument Nr. 01 und Einlage Nr. ÖBS-01 abgeschlossen und liegt dem Land Tirol zwischenzeitlich auch vor.*

*Die Studie kommt zum Ergebnis, dass eine Nutzung des Tunnels eine Verringerung der Umweltbelastungen in einem derartigen Ausmaß bewirkt, dass innerhalb einer Bandbreite von 6-7 Jahren die Kompensation aus den Bau-, Betriebs- und Erhaltungsprozessen erfolgt.*

*Der Tunnel Fernpassscheitel mit einer Länge von 1,4 km und Kosten von 160 Mio Euro und der mögliche Tunnelschlag VV mit einer möglichen Länge von 1,8 km sowie geschätzten Kosten von rund 200 Mio Euro sind gut miteinander vergleichbar. Dabei ist schon jetzt davon auszugehen, dass die Ökobilanz für einen VVtunnel bei Fahrbewegungen von 11 Mio PKW und 2,5 Mio LKW nochmals deutlich besser ausfallen würde. Das Reduktionspotential von 4000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten allein am Fernpass würde mit dem Projekt VVtunnel klar überschritten. Der Mehrwert der Tunnellösung*

*Beweis: Land Tirol – Landesstraßenverwaltung, Fernpasstunnel  
Ökobilanzstudie 2023, Dokument Nr. 01, Einlage Nr. ÖBS-01, vom 20.06.2023;  
PV.*

*1.2.1.9. Hinsichtlich des mit dem Projekt verbundenen Anstieges gesundheitsgefährdender Lärmemissionen ignoriert die mitbeteiligte Partei im Rahmen ihrer Stellungnahme völlig die objektiven, sachlichen Einwände, die die Beschwerdeführerin gegen das lärmtechnische Sachverständigengutachten erhoben hat.*

*So hat die Beschwerdeführerin darauf hingewiesen, dass der Amtssachverständige das Erkennen von einer Pegelanhebung von +1dB aus dem aktiven Hinhören ableitet, was aber für unser unbewusstes Empfinden einer Störung keinen Vorteil bringt, da das unbewusste System mit vegetativen Störungen auf eine Pegelanhebung reagiert.*

*Auch bei den beschriebenen Belästigungswirkungen geht der Sachverständige von aktivem Hinhören und bewussten Wahrnehmen einer Lautstärkeänderung aus. Er beschreibt zwar zwei Studien (SIRENE und NORAH), folgert aber daraus nichts und setzt anschließend willkürlich 1dB als medizinisches Irrelevanzkriterium fest, nur weil wir dies bewusst nicht wahrnehmen. Er übersieht dabei ferner die technischen Voraussetzungen für die Ermittlung von Lärmindizes gem. BStLärmIV und das inhärente Vorhandensein von Unsicherheiten, die weit größer sind als 1dB.*

*Ferner berücksichtigt der Sachverständige keine Schallpegelspitzen beim Bau (außer implizit eingepreisten durch die Pegelerhöhungen gem. BStLärmIV). Die physiologische Wirkung von Baugeräuschen wie z.B. lange anhaltendem Abbruchlärm wird völlig übersehen. Analoges gilt für Geräusche wie z.B. Rückfahrwarner die aufgrund Rhythmus und Tonhaltigkeit physiologisch Stress auslösen, wenn sie nur lange genug einwirken.*

*Gänzlich unbewiesen und unbeweisbar ist schließlich auch die von der mitbeteiligten Partei zitierte Behauptung, wonach „an den Schulgebäuden, dem Kindergarten und im Gemeindeamt in Z in der Betriebsphase im Maßnahmenplanfall im Prognosejahr 2035, abgeleitet aus den Immissionen an angrenzenden Wohnobjekten, unveränderte bzw. geringfügig niedrigere Immissionen als im Referenzplanfall im Prognosejahr 2035 auftreten“ sollen. Eine solche Prognose lässt sich im Jahr 2023 auch nicht ansatzweise mit hinreichender Sicherheit stellen. Mit derselben Berechtigung kann auch eine Prognose erstellt werden, wonach die Immissionslast im Prognosejahr 2035 deutlich erhöht sein wird.*

*1.2.1.10. Die Beschwerdeführerin hält daher an ihrem Einwand fest, wonach den im Kindergarten und in der Kinderkrippe der Gemeinde Z regelmäßig vorübergehend aufhältigen Personen bei Umsetzung des angefochtenen Bescheides eine erhebliche Gesundheitsgefährdung droht.*

*Dasselbe gilt im Übrigen auch für sämtliche Bedienstete der Gemeinde Z, die im Gemeindeamt ihren Dienst leisten und in dieser Einrichtung denselben Gesundheitsgefährdungen ausgesetzt sind, wie auch die Kindergartenkinder und Kinderkrippenkinder.*

#### *1.2.2. Eigentumsbeeinträchtigung*

*1.2.2.1. Wie die mitbeteiligte Partei selbst einräumt, ist die Gemeinde Z Eigentümerin einer ganzen Reihe von Liegenschaften, die im Projektbereich gelegen bzw. von diesem betroffen sind. Bei diesen Liegenschaften handelt es sich um Freiland, das als solches einer land- und forstwirtschaftlichen Nutzung zugänglich ist und auch so genutzt wird.*

*1.2.2.2. Entgegen den weiteren Behauptungen der mitbeteiligten Partei, wonach keine Immissionsbelastung dieser Grundstücke und damit kein tauglicher Einwand erhoben worden sei, werden in der Beschwerde zahlreiche Immissionsbelastungen angeführt, die sich schädlich auf die im Projektbereich gelegenen Liegenschaften und damit zugleich auch auf die im Eigentum der Gemeinde Z stehenden Liegenschaften auswirken.*

*So hat die Beschwerdeführerin ausführlich dargetan, dass durch Kfz-Abgase und Feinstaubabrieb eine verstärkte Partikelbildung im Nanometer-Bereich stattfindet (Beschwerde, Seiten 39 f), die die im Projektbereich befindlichen Flächen und damit auch die Liegenschaften der Gemeinde Z mit gesundheitsschädlichem Eintrag kontaminiert.*

*So hat eine Anfang 2023 publizierte österreichische Studie gezeigt, dass Kopfsalat in Reifenabrieb enthaltene Substanzen aufnimmt, akkumuliert und teilweise metabolisch verändert. Letzteres geschieht mit unabsehbaren Folgen (Castan, S., „Update, metabolism, and accumulation of tire wear particle-derived compounds in lettuce“, *EnvironmentalSci&Technol*, 57, 168 [2023]). Das bedeutet, dass sich die Umweltgifte aus Reifen, von denen einige auch für aquatische Lebewesen giftig sind (siehe Johannessen et al., „Composition and transformation Chemistry of tire-wear derived organic Chemicals and implications for air pollution“, *AtmosPollutRes*, 13, 101533 [2022] und die H-Sätze der dort angeführten Chemikalien) sich in der Umwelt vielfältig anreichern und der Mensch – am Ende der Nahrungskette – mit diesen Stoffen zusätzlich zum direkten Weg über die Luft und dem mittelbaren Weg über die Deposition und Wiederaufwirbelung eben auch über die Nahrungsaufnahme mit den Stoffen und dem Mikroplastik aus Reifenabrieb belastet wird. Diese Mehrfachbelastung steigert sich natürlich überall dort, wo landwirtschaftliche Produkte lokal – im Sinne des Vermeidens von CO<sub>2</sub> Emissionen durch lange Transportwege – angebaut (und auch konsumiert) werden, wie dies auf den Flächen im Eigentum der Gemeinde Z der Fall ist. So ist hinlänglich bekannt, dass ein Großteil des Reifenabriebes in den Boden gelangt (ca. 67 %; siehe aktuell z.B. Federico, L. et al., „Silent contamination: The state of the art, knowledge gaps, and a preliminary risk assessment of tire particles in urban parks“, *Toxics* 11 [3], 445 [2023]).*

*1.2.2.3. Auf den im Eigentum der Gemeinde Z stehenden Flächen findet regelmäßig eine landwirtschaftliche Nutzung statt. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Landwirtschaft wurden generell nicht geprüft. Ein Fachbeitrag Landwirtschaft fehlt.*

*1.2.2.4. Im Bereich der A\*\* und insbesondere in der Nähe der CC gibt es Bienenstöcke. Die Bienen fliegen selbstverständlich auch die im Eigentum der Gemeinde Z stehenden Grünflächen an, wodurch diese bestäubt und vielfach erst nutzbar werden.*

*Es ist allgemein und insbesondere unter Imkern bekannt, dass Bienen empfindlich auf plötzliche laute Schallereignisse und sehr empfindlich auf Erschütterungen reagieren. Dies kann dazu führen, dass bauliche Tätigkeiten im Winter Bienen in Unruhe versetzen. Letzteres führt zu einem erhöhten Energieverbrauch der Völker – gerade in der für Bienen kritischen Jahreszeit. Da im Winter oftmals das Flugloch durch Schnee versperrt ist können Bienen, die über längere Zeit in ihrer Winterruhe gestört werden, nicht ausfliegen und abkoten. Neben hohem Energieverbrauch und der Gefahr, dass die Völker deswegen nicht mehr erfolgreich durchlenzt werden können, besteht auch die Gefahr der Ruhr durch Abkoten im Stock. Bei starken Störungen und verschlossenem Flugloch kann ein Volk auch verbräuen und dadurch untergehen. Weder die Auswirkungen des Betriebes noch der Bauphase auf Bienenvölker wurde untersucht.*

1.2.2.5. In der Nähe der CC und auch auf den Grundstücken der Gemeinde Z gibt es auch Schafzucht. Es ist seit längerem allgemein bekannt, dass Erschütterungen im Boden zu nachteiligen Folgen bei den Tieren führt. Da der Fachbereich Erschütterungen überhaupt keine Prognosen über die zu erwartenden Bodenschwingungen des Vorhabens liefert, ist es nicht möglich eine Gefährdung der Tiere und damit zugleich die weitere Nutzbarkeit der Flächen der Gemeinde Z für diese Zwecke auszuschließen.

1.2.2.6. Insgesamt ist festzuhalten, dass aufgrund der Immissionen, die von dem geplanten Projekt und dem Betrieb desselben ausgehen, eine massive Beeinträchtigung in der landwirtschaftlichen Nutzbarkeit der im Eigentum der Gemeinde Z stehenden Liegenschaften auszugehen ist. Diese Beeinträchtigung dürfte nach den vorliegenden objektiven Tatsacheninformationen so stark sein, dass eine weitere Nutzung zu landwirtschaftlichen Zwecken, vor allem aufgrund des Eintrages von schädlichem Feinstaub und sonstigen schädlichen Nanopartikeln in den Boden, gänzlich ausgeschlossen ist.

1.2.2.7. Im Gesamtkontext sollte auch nicht vergessen werden, dass die gesamte Region Xsee einschließlich der Gemeinde Z über viele Jahrzehnte hinweg eine namhafte Erholungsregion war, die sowohl im Inland wie auch im Ausland gleichermaßen bekannt, beliebt und gut frequentiert war. Dieser Zustand könnte im Falle der Verwirklichung einer Tunnellösung problemlos wieder erreicht bzw. hergestellt werden.

Beweis: ZV Dr. SSSS, Z 73, \*\*\*\* Z;  
PV.

## 2. Zur Stellungnahme der belangten Behörde

2.1. Auch die belangte Behörde behauptet eingangs ihrer Stellungnahme das Fehlen substantiiertes Behauptung der Verletzung eines subjektiven Rechts als Nachbar im Sinne des § 7a Abs. 1 BStG, weshalb die Parteistellung der Gemeinde Z zu prüfen sein werde.

Wie die Beschwerdeführerin schon eingangs ihrer Stellungnahme (Punkt 1.2.1. und 1.2.2.) aufgezeigt hat, ist dieser Vorwurf gänzlich unbegründet. Die Beschwerdeführerin hat vielmehr sowohl mit Hinblick auf die von ihr behauptete Gesundheitsgefährdung von Personen, die sich regelmäßig in ihren Einrichtungen aufhalten als auch mit Hinblick auf die von ihr gerügten Immissionen, welche sich negativ auf die in ihrem Eigentum stehenden Liegenschaften auswirken, entsprechend substantiiertes Vorbringen erstattet und damit Parteistellung in gegenständlichem Verfahren erlangt.

2.2. Der von der Beschwerdeführerin gerügte Verstoß gegen das verfahrensrechtliche Beweismittel und Beweisverwertungsrecht wird durch die formale Bestreitung des Verstoßes durch die belangte Behörde weder dem Grunde nach noch in seinen Einzelheiten erschüttert. Damit ist der in der Beschwerde ausführlich ausgeführte und belegte Verfahrensverstoß (Seiten 9 ff der Beschwerde) unvermindert aufrecht.

2.3. Die Beschwerdeführerin hat unter Bezugnahme auf die einzelnen Fachbereiche detailliert aufgezeigt, in welchen Punkten die von der belangten Behörde im bekämpften Bescheid als

*Nebenbestimmungen formulierten Auflagen zu unbestimmt und damit zugleich unzureichender bzw. unzulässiger Bescheidinhalt sind (Seiten 11 - 18 der Beschwerde).*

*Die belangte Behörde versucht im Rahmen der Stellungnahme punktuell dar zu tun, dass die Auflagen entgegen dem Vorbringen der Beschwerdeführerin nicht zu unbestimmt seien. Im Wesentlichen wird dies damit begründet, dass die vorgeschriebenen Auflagen „von ausgewiesenen Fachleuten vorgeschlagen und aufgrund der Ermittlungsergebnisse vorgeschrieben“ worden seien, sodass „davon auszugehen“ sei, „dass die Auflagen unter Heranziehung von Fachleuten umgesetzt werden“ könnten.*

*Allein damit werden die konkreten Vorhalte der Beschwerdeführerin betreffend die zu den einzelnen Fachbereichen formulierten Auflagen als zu unbestimmt und nicht umsetzbar nicht widerlegt. Die diesbezüglichen Einwände der Beschwerdeführerin bleiben daher vollinhaltlich aufrecht.*

*2.4. Die belangte Behörde bezeichnet den Sanierungsbedarf der CC als „fachlich begründet und evident“. In diesem Zusammenhang wird lediglich auf die parlamentarische Anfragebeantwortung der BMK Nr. \*\*\* vom 16.11.2021 hingewiesen.*

*Wie die belangte Behörde dabei allerdings selbst ausführt, ist die „CC für die Verkehrsteilnehmerinnen weiterhin sicher und entspricht aktuell den notwendigen Sicherheitsstandards.*

*Damit räumt die belangte Behörde freilich selbst klar und unmissverständlich ein, dass ein aktueller Sanierungsbedarf bzw. eine dringende Notwendigkeit der Neuerrichtung der Brücke gerade nicht besteht.*

*Genau dies wird auch von der Beschwerdeführerin ausführlich belegt, wonach der im Verfahren behauptete Sanierungsbedarf nicht gegeben ist.*

*Ebenso wird seitens der mitbeteiligten Partei bestätigt, dass zwischenzeitlich wiederholt Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt worden sind, durch die sichergestellt ist, dass die Brücke den Sicherheitsansprüchen der EE genügt. Wenn nunmehr auf den Neubau der Brücke gedrängt wird, so ist dieser Neubau nicht aufgrund von allfälligen Sicherheitsansprüchen notwendig. Er dient vielmehr ausschließlich der beabsichtigten Verkehrserweiterung.*

*2.5. Bezüglich der von der Beschwerdeführerin gegen die im Verfahren eingeholten Sachverständigengutachten vorgebrachten Bedenken zieht sich auch die belangte Behörde auf einen rein formal-prozessualen Standpunkt zurück, indem sie die diesbezüglichen Einwände als nicht auf gleicher fachlicher Ebene erstattet und damit unerheblich abtut.*

*Der Vorwurf der Beschwerdeführerin, wonach die Gutachten offenkundig unvollständig, damit unschlussig und in letzter Konsequenz ergänzungsbedürftig und in der vorliegenden Form als Bescheid Grundlage nicht verwertbar sind, wird von der belangten Behörde weder aufgegriffen noch widerlegt. Er ist daher nach wie vor gültig.*

*In weiterer Folge geht die belangte Behörde auf einzelne Punkte, die von der Beschwerdeführerin sachlich begründet gerügt worden sind, zwar der Form halber näher ein, setzt sich aber inhaltlich nicht mit diesen auseinander. Auch diese Einwände der Beschwerdeführerin sind insofern nach wie vor gültig.*

*Dies gilt in besonderem Maße für die Gefährdung durch Steinschlag. Soweit die belangte Behörde in diesem Zusammenhang auf den UVP-Feststellungsbescheid der BMK vom 16. März 2021, GZ \*\*\*, und dort wiederum Punkt D.II 4.4, hinweist, ignoriert diese bewusst die Auswirkungen des Orkangeschehens vom Juli 2023 sowie die nachfolgend stattfindenden starken Formulierungen im Herbst 2023. Damit ist aber das Gefährdungspotenzial durch Naturereignisse, wie Steinschlag, Orkan geschehen, Formulierungen etc., gerade nicht ausreichend behandelt und abgesichert, sondern wird vielmehr nicht beachtet und beiseite geschoben.*

*Gerade in diesem Bereich ist der Sachverhalt sohin unvollständig ermittelt und bedarf dringend weiterer Abklärung und Erörterung. Hier gilt nach wie vor, dass in allen Gutachten eine Berücksichtigung des Umstandes fehlt, dass der frühere Schutzwald bereichsweise nicht mehr existiert, daher aber auch keine dämpfende Wirkung gegen Steinschlag/Felssturz mehr hervorrufen kann. Ebenso bleibt unbeachtet, dass die Aufforstung und Schaffung eines neuen Bannwald des Jahrzehnte dauern wird.*

*Der bloße Verweis in der Stellungnahme der belangten Behörde auf den Feststellungsbescheid vom 16. März 2021 und die dort angeführten Maßnahmen stellt keinesfalls sicher, dass ausreichender Schutz vor Steinschlag und Felssturz gegeben ist bzw bedarfsorientiert kurzfristig geschaffen werden kann.*

*2.6. Nicht nachvollziehbar ist die Argumentation der belangten Behörde, wonach die Unterscheidung zwischen inneralpinem und alpenquerendem Verkehr durch einen Sachverständigen im Zuge eines Neubaus geklärt werden müsse, eine solche Klärung durch einen Sachverständigen im gegenständlichen Verfahren allerdings nicht stattfinden können, da seitens der belangten Behörde von der Nichtanwendbarkeit der Alpenkonvention auszugehen gewesen sei.*

*Die belangte Behörde räumt damit zunächst ein, dass die Beantwortung der Frage nach der Unterscheidung zwischen inneralpinem und alpenquerendem Verkehr durch einen Sachverständigen zu erfolgen habe, ein solcher Sachverständiger gegenständlich allerdings nicht beigezogen worden sei, weil behördlicherseits von der Nichtanwendbarkeit der Alpenkonvention – und damit in letzter Konsequenz vom Fehlen der Notwendigkeit, eine solche Unterscheidung treffen zu müssen – auszugehen gewesen sei.*

*Darüber hinaus wird die Beantwortung dieser Frage von der belangten Behörde unter Hinweis auf Verzeichnis 1 zum Bundesstraßengesetz 1971 idF BGBl. I Nr. 182/1999, für entbehrlich erachtet. Danach falle die A \*\* BB in den Anwendungsbereich der Übergangsbestimmung des Art. 8 Abs. 2 des Verkehrsprotokolls zur Durchführung der Alpenkonvention und sei daher vom Anwendungsbereich der Alpenkonvention ausgenommen.*

*Die Qualifikation der A \*\* BB als alpenquerenden Transitverbindung und die damit verbundene Anwendbarkeit der Alpenkonvention stellt letztlich eine Rechtsfrage dar, deren Beantwortung nicht der belangten Behörde, sondern dem erkennenden Verwaltungsgericht zufällt.*

*Die Beschwerdeführerin vertritt in diesem Zusammenhang einen anderen Rechtsstandpunkt als die belangte Behörde, welcher trotz gegenteiligen Vorbringens der belangten Behörde gleichfalls unverändert aufrecht erhalten wird.*

*3. Aus den vorstehend genannten Gründen werden die von der Beschwerdeführerin im Rahmen ihrer Bescheidbeschwerde gegen den Trassenbescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 21.8.2023, GZ \*\*\*, gestellten Anträge vollinhaltlich aufrecht erhalten und um Entscheidung im Sinne derselben ersucht.*

Y, den 23.01.2024

Gemeinde Z

*Gleichzeitig wird die Ökobilanzstudie des Landes Tirol Abteilung Landesstraßen und Radweg betreffend B \*\*\*Fernpassstraße in Vorlage gebracht."*

In der parlamentarischen Anfragebeantwortung Nr. \*\*\* vom 16.11.2021 führt die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie betreffend den Sanierungsbedarf der CC aus:

*„Zu den Fragen 1 und 3:*

- > Seit wann ist der dringende Sanierungsbedarf der CC bekannt?*
- > Seit wann ist diese Restlebensdauer der CC bekannt?*

*Die Erfahrungen aus der umfangreichen Sanierung 2004-2006 bzw. der Bauwerksprüfung 2009 wurden 2010 in einer Studie zum Funktionserhalt der Brücke analysiert. Die Kernaussagen der Studie 2010 sind:*

- Konstruktionsbedingt ist eine Instandsetzung einiger wesentlicher Erhaltungsdefizite bzw. eine Ertüchtigung der Brücke nicht möglich*
- Begrenzung der Nutzungsdauer der Brücke auf weitere 10 bis 12 Jahre*

*Um die Nutzungsdauer über die prognostizierte Zeit hinaus zu verlängern, wird die Brücke intensiv überwacht und es werden laufend Instandhaltungsmaßnahmen vorgenommen. Mit der bereits umgesetzten Entlastung der Randbereiche der Brücke, in Verbindung mit einer Geschwindigkeitsreduktion auf 60 km/h und des aktuell in Bau befindlichen „Sicherheitsnetzes werden mögliche Risiken auf ein absolutes Minimum reduziert und die EE sorgt so dafür, dass die CC genauso wie alle anderen Brücken im EE-Netz den Sicherheitsansprüchen auch weiterhin genügt.*

*Die zu setzenden Maßnahmen werden zudem laufend, auf Basis neuer Erkenntnisse aktualisiert und angepasst. Die CC ist für die Verkehrsteilnehmerinnen weiterhin sicher und entspricht aktuell den notwendigen Sicherheitsstandards. Klar ist aber, dass die geplante Generalerneuerung der CC ehestmöglich in Angriff genommen werden muss.*



Zu Frage 2:

> *Wie lange kann eine sichere Verwendung der CC noch gewährleistet werden?*

*Die Zuverlässigkeit (Sicherheit) einer Brücke findet sich im Verhältnis Tragfähigkeit zu Belastung. Die im Jahr 2021 umgesetzte Querschnittseinschränkung für den Verkehr bzw. die damit verbundene Geschwindigkeitsbeschränkung bedeutet eine wesentliche Reduktion der Belastung der Brücke. Somit können Defizite in der Tragfähigkeit kompensiert werden. Basierend auf einer massiven Intensivierung der Bauwerksbeobachtung (inkl. Monitoring) werden beim Erkennen von weiteren Zustandsverschlechterungen zusätzliche Maßnahmen (Sicherungsmaßnahmen und/oder Verkehrseinschränkungen/Einspurigkeit) erforderlich sein. Unabhängig davon sind in Abhängigkeit des Bauwerkszustandes weitere konventionelle Instandsetzungsmaßnahmen erforderlich. Zum jetzigen Zeitpunkt entspricht die CC selbstverständlich den notwendigen Sicherheitsstandards.*

Zu Frage 4:

> *Welche Maßnahmen wurden seither ergriffen, um rechtzeitig bis zum Ende der Restlebensdauer eine funktionierende Ersatzlösung – in welcher Variante auch immer (Generalsanierung, Neubau, Tunnellösung) – in Betrieb nehmen zu können?*

*Im Zuge einer Machbarkeitsstudie 2015 wurde zunächst durch die EE untersucht, welche grundsätzlichen Möglichkeiten es für den Ersatz der Brücke gibt. Betrachtet und mittels Wirkungsanalyse miteinander verglichen wurden diverse Tunnel-, Brücken- und Kombinationslösungen. Als Auswahlvariante dieser Machbarkeitsstudie ging aus Sicht der EE eine reine Brückenvariante hervor. Das Ergebnis wurde den politischen Vertreterinnen auf Landes- und Gemeindeebene durch die EE vorgestellt.*

*Im Anschluss daran erfolgte die Ausarbeitung eines Vorprojekts, in dem verschiedene Brückenlösungen untersucht wurden. Auch das Ergebnis dieser Untersuchungen wurde durch die EE offen kommuniziert. Nach Zustimmung des damaligen Verkehrsministeriums zum Vorprojekt und der Freigabe zur Fortführung der weiteren Planungsschritte wurde der Antrag auf Einzelfallprüfung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G) durch die EE eingebracht.*

*Das BMK stellte per Bescheid fest, dass für das Projekt „Generalerneuerung CC“ keine Umweltverträglichkeitsprüfung gem. UVP-G 2000 durchzuführen ist. Die Gemeinde Z hat gegen diese Entscheidung eine Beschwerde eingebracht. Das Verfahren ist seither beim BVwG anhängig.*

*Nachdem absehbar wurde, dass es zu Verzögerungen in den Genehmigungsverfahren kommen wird, wurden durch die EE sofort Maßnahmen zur Reduktion der Belastung der Brücke gesetzt und ein Konzept zur Bestandssicherung erarbeitet, um jedenfalls die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen zu gewährleisten.*

Zu den Fragen 5 bis 7 und 9:

> *Ist es richtig, dass der sichere Betrieb der Brücke in der Zwischenzeit nicht einmal mehr bis zum Abschluss einer Generalsanierung oder eines Neubaus gewährleistet werden kann?*

- > *Wenn ja: wie konnte es dazu kommen, dass im Rahmen der Aufsicht über das hochrangige Straßennetz der Autobahnbetreiber EE nicht rechtzeitig Vorsorge für einen unterbrechungsfreien, sicheren Betrieb der CC getroffen hat?*
- > *Welche Maßnahmen werden nun ergriffen, um diesen unterbrechungsfreien, sicheren Betrieb der Brücke kurzfristig zu gewährleisten?*
- > *Wie lange ermöglichen diese Maßnahmen einen sicheren Betrieb der CC?*

*Die Einschätzung der realen Nutzungsdauer eines Bauwerks ist sehr komplex und von vielen Rahmenbedingungen abhängig, sodass eine seriöse Bezifferung in Jahren nicht möglich ist. Es wurden/werden hinsichtlich allfälliger Betriebseinschränkungen und zur Vermeidung eines Bauwerksversagens und deren Auswirkung bereits/laufend zahlreiche Maßnahmen gesetzt. Im Jahr 2022 werden diese umfangreichen Maßnahmen fortgesetzt – so wird als Sicherungsmaßnahme eine nicht kraftschlüssige Unterstellung eingebaut.*

*Aus den Erfahrungen in Bezug auf die Dauer der Genehmigungsverfahren und Bauvorbereitungsmaßnahmen für ähnlich gelagerte Vorhaben in Österreich – diese betragen in der Regel 3 bis 5 Jahre – wurden ab 2014 die notwendigen Schritte eingeleitet. Die EE wird auch weiterhin alle in ihrem Einflussbereich liegenden Maßnahmen setzen, um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten und eine rasche Umsetzung der Generalerneuerung anzustreben.*

*An vier Stellen errichtete die EE unter der CC eine nicht kraftschlüssige Unterstellung aus Stahl-Fachwerken als Sicherungsmaßnahme, die im Fall eines Versagens der Gerbergelenkkonsolen einen Absturz des Tragwerkes verhindern. Im Falle des Versagens ist eine neuerliche Beurteilung der betrieblichen Weiternutzung der Brücke inklusive allfälliger Maßnahmen vorzunehmen.*

*Die Unterstellungen aus Stahl-Fachwerken sind die logische Weiterführung bereits umgesetzter Maßnahmen an der Brücke. So führte die EE jedes Jahr an der Brücke notwendige Instandsetzungen durch, dazu zählen auch sogenannte Pfeilerrückstellungen. Darüber hinaus wurde eine neue Verkehrsführung auf der Brücke eingerichtet, die dafür sorgt, dass der Verkehr mit zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung zur Brückenmitte hin verschoben wurde. In Verbindung mit einer Geschwindigkeitsreduktion auf 60 km/h, konnte dadurch eine Entlastung der Randbereiche der Brücke erzielt werden.*

*Die EE geht davon aus, dass die Sicherheitsansprüche mit den bereits gesetzten und in Planung oder Ausführung befindlichen Maßnahmen für die Restnutzungsdauer des Bestandtragwerks gewährleistet bleiben. Ein verdichtetes Überwachungsprogramm gewährleistet zudem, dass das Sicherungskonzept laufend, aufgrund neuer Erkenntnisse angepasst wird. Die Lebensdauer der CC kann jedoch nicht unbegrenzt verlängert werden. Das bedeutet, dass die seit Jahren geplante Generalerneuerung die einzige Lösung sein wird, um in diesem Bereich eine langfristige, nachhaltige Verkehrslösung gewährleisten zu können.*

*Zu Frage 8:*

- > *Welche Kosten sind mit diesen Maßnahmen verbunden?*

Die zu erwartenden Kosten für die geplanten Maßnahmen im Jahr 2022 belaufen sich derzeit auf rd. € 13 Mio.

Zu Frage 10:

> Warum wird der von der EE geplante Neubau der CC keiner Evaluierung unterzogen?

Die Evaluierung betrifft ausschließlich Neubau- und Kapazitätserweiterungsprojekte. Durch die Generalerneuerung der CC wird weder eine neue Autobahn/Schnellstraße errichtet noch eine solche kapazitätsmäßig erweitert. Die Notwendigkeit der Generalerneuerung ergibt sich ausschließlich aus dem baulichen Erhaltungszustand der Brücke und in weiterer Folge der Anpassung an den Stand der Technik (RVS-konforme Fahrstreifenbreiten plus Pannestreifen). Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen werden im Sinne der Verkehrssicherheit selbstverständlich ohne Evaluierung umgesetzt.

Zu Frage 11:

> Welche zu erwartende Verkehrsfrequenz auf der BB A\*\* wurde den Planungen für den Neubau der CC zugrunde gelegt?

Aus der Verkehrsuntersuchung ergab sich für die Verkehrsprognose 2035 ein JDTV (Jahresdurchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen) von rd. 38.200 Kfz/24h und ein JDTLV (> 3,5 t) von rd. 10.000 Kfz/24h.

Zu Frage 12:

> Kann diese Frequenz auch durch einen Tunnel mit zwei Fahrspuren je Richtungsfahrbahn bewältigt werden?

Die geplante Generalerneuerung der CC sieht – wie im Bestand – zwei Fahrspuren je Richtungsfahrbahn vor. Entsprechend dem aktuellen Stand der Technik hängt die erforderliche Fahrbahnbreite nicht nur von der Anzahl der Fahrstreifen ab. So erfordern betriebliche und bauliche Erhaltungsmaßnahmen die Sperre einzelner Fahrstreifen bzw. besteht für sicherheitstechnische Überprüfungen, Instandhaltungstätigkeiten und Tunnelübungen die zum Teil gesetzlich vorgeschriebene Notwendigkeit, derartige lange Tunnelanlagen komplett für den gesamten Verkehr zu sperren. In Hinblick auf die nur eingeschränkt nutzbaren Umleitungsmöglichkeiten über die Landesstraße B \*\*\*ist in derartigen Fällen mit entsprechenden Kapazitätsengpässen zu rechnen. Im Falle von Ereignissen, wie beispielsweise Auslösungen der Höhenkontrolle oder technischen Störungen, ist ebenfalls im Regelfall die gesamte Tunnelanlage zu sperren und mit einem entsprechenden Stafluchtverkehr zu rechnen. Ein etwaiger Stafluchtverkehr würde zu einer entsprechenden zusätzlichen Belastung der Bevölkerung an den Ausweichstrecken führen.

Im Sommerreiseverkehr reicht der Stau zu Spitzenzeiten an der Mautstelle YY bis auf die österreichische A\*\* BB zurück. In derartigen Fällen müsste bei einem Tunnel eine Blockabfertigung geschaltet werden, welche zu vergleichbaren Problemen führen kann. Derartige Blockabfertigungen gibt es im Tiroler Landesstraßennetz mehrfach im Reiseverkehr. So waren es etwa in den heurigen Sommermonaten zwischen 80 und 100 Stunden, in welchen der Rückstau der Mautstelle YY bis auf die österreichische A\*\* BB zurückgereicht hat.

*Ebenso wäre in einem Tunnel mit nur zwei Fahrstreifen die Bildung einer Rettungsgasse nicht möglich und aufgrund der Lage des Tunnels wäre die Erreichbarkeit für Einsatzdienste nur unter erschwerten Bedingungen möglich. Zusätzlich ist bei Winterdiensteinsätzen damit zu rechnen, dass es erfahrungsgemäß im Übergangsbereich der trockenen Fahrbahn im Tunnel und dem Tunnelvorportalbereich bei Schneefall zu gefährlichen Situationen kommen kann. Auch in derartigen Fällen stellt die Erreichbarkeit die Einsatzdienste vor besonderen Herausforderungen.*

*Somit kann zusammengefasst werden, dass im gegenständlichen Bereich ein Tunnel mit zwei Fahrstreifen (ohne Pannestreifen - also mit 7,50m Fahrbahnbreite) aus betrieblicher Sicht und aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht ausreichend ist.*

*Zu Frage 13:*

*> Welche zu erwartende Verkehrsfrequenz wird der ab dem Jahr 2023 geplanten Gesamtanierung der BB A\*\* zugrunde gelegt?*

*Diese Frage kann nicht beantwortet werden, da keine Gesamtanierung der BB A\*\* ab dem Jahr 2023 geplant ist und die Verkehrszahlen je Streckenabschnitt deutliche Unterschiede aufweisen. So sind diese z.B. auf der ZZZ deutlich höher als auf der CC.*

*Zu Frage 14:*

*> Ist Ihnen bekannt, dass das als Grundlage für den Neubau der CC herangezogene Gutachten des Univ. Prof. Dr. MMMim Variantenvergleich einen Tunnelquerschnitt T3 mit einer Fahrbahnbreite von 12,9 m unterstellt, obwohl bisher in Österreich kein Tunnel mit den Abmessungen von T3 ausgeführt wurde?*

*Klargestellt wird, dass das Gutachten von Univ. Prof. Dr. MMM nicht Grundlage für die bisherigen Planungen der EE und die Entscheidung zur Genehmigung des Vorprojektes zur Generalerneuerung CC durch das Verkehrsministerium war. Die Entscheidung zur Generalerneuerung basiert auf einer Voruntersuchung (siehe Antwort zur Frage 4), im Zuge derer eine Vielzahl an möglichen Varianten, darunter auch verschiedene Tunnellösungen, geprüft wurden. Ziel war es, eine Verkehrslösung zu erarbeiten, welche zukunftsorientiert und verkehrssicher ist und die besonderen örtlichen Gegebenheiten berücksichtigt.*

*Der Weg bis zur Entscheidungsfindung wurde seitens EE stets offen und transparent mit der Gemeindespitze und dem Land Tirol kommuniziert und diese in den Prozess eingebunden. So fanden bereits 2016 erste dezidierte Gespräche hinsichtlich des Bedarfs einer Generalerneuerung statt und es wurde informiert, dass eine Brückenlösung die optimale Variante ist. Weitere Gespräche folgten in den darauffolgenden drei Jahren. Die EE hat sich in weiterer Folge in Abstimmung mit dem Land Tirol und dem Planungsverband bereit erklärt, die von ihr getroffene Variantenentscheidung nochmals durch ein unabhängiges Expert:innengutachten prüfen zu lassen.*

*Ein von Univ. Prof. Dr. MMM zusammengestelltes international besetztes Expert:innen-Team hat sich dann mit allen Fragen rund um eine „Brücke“ oder eines „Tunnels im Bereich Z/VV*

auseinandergesetzt und dies bewertet. Sowohl bei der Tunnellösung als auch bei der Brückenlösung sind die Gutachterinnen von einer Breite von 12,90 m ausgegangen, das entspricht pro Fahrtrichtung jeweils zwei Fahrstreifen plus Pannestreifen. Nur diese Breite erfüllt die gesetzten Ziele in punkto Verkehrssicherheit und Verfügbarkeit auf der A\*\* BB. Derartige Querschnitte sind in Österreich keine Besonderheit. So wurden derartige Querschnitte zum Beispiel an der S\*\* Uer Außenring Schnellstraße bereits bei ähnlichen Verhältnissen bei Tunneln ausgeführt (Tunnel GG, FF, EE, DD).

Zu Frage 15:

> Deutet die Annahme eines Tunnelquerschnittes T3 im Variantenvergleich daraufhin, dass auch die neue CC sechsspurig geplant wird?

Anzumerken ist, dass die Bezeichnung T3 seit Jahrzehnten überholt und nicht Bestand der Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen ist.

Die Planungen zur Generalerneuerung CC sehen, wie im Bestand, zwei Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn vor. Entsprechend den Anforderungen an die Verkehrssicherheit bei Autobahnen mit der Bedeutung einer A\*\* BB ist auf der CC ein durchgehender Pannestreifen erforderlich und in den Planungen berücksichtigt.

Der Regelquerschnitt der Brücke wurde darüber hinaus so geplant, dass dieser zukünftig auch den Anforderungen einer 4+0-Verkehrsführung (eine Richtungsfahrbahn gesperrt, auf der anderen Richtungsfahrbahn stehen 4-Fahrspuren zur Verfügung) entspricht. Das ist einerseits für die anstehende Brückenerneuerung und andererseits für zukünftige Erhaltungsmaßnahmen notwendig, um je Fahrtrichtung zwei Fahrstreifen zur Verfügung stellen zu können. Die Mindestbreite für eine 4+0-Verkehrsführung beträgt gemäß RVS je Richtungsfahrbahn 12,50 m. Aufgrund des hohen LKW-Anteils und den Entwicklungen bei den Fahrzeugabmessungen (Pkw-Fahrzeuge werden breiter) ist eine Breite von 12,90 m geplant.

Zusammengefasst ist somit festzuhalten, dass die Verbreiterung der Brücke unter den Gesichtspunkten der Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Vereinfachung betrieblicher Notwendigkeiten erfolgt. Die Pannestreifen werden nur als Manipulationsflächen in Fragen der betrieblichen und baulichen Erhaltung und in Sicherheitsfällen benötigt. Darüber hinaus ist die Verbreiterung wesentliche Grundbedingung für ein flüssiges Aufrechterhalten des Verkehrs während der Bauphase (Generalerneuerung). Eine Freigabe oder Erweiterung des Pannestreifes im Sinne einer Kapazitätserweiterung des Netzes ist jedenfalls nicht vorgesehen.

Zu Frage 16:

> Wie verträgt sich die Vorhaltung einer derartigen Kapazität mit den Bestrebungen, den Güterverkehr auf die Schiene und damit in den in Bau befindlichen XGGG zu verlagern?

Durch die Generalerneuerung der CC kommt es zu keiner Erhöhung der Kapazität auf der A\*\* BB und diese konterkariert somit auch nicht die Bestrebungen, den Güterverkehr auf die Schiene und damit in den in Bau befindlichen XGGG zu verlagern."

Mit Beschluss des Personal- und Geschäftsverteilungsausschusses vom 27.2.2024 wurde der verfahrensgegenständliche Akt dem bisher zuständigen Richter des Landesverwaltungsgerichts Tirol wegen nicht nur kurzzeitiger Verhinderung (Urlaubs- und unmittelbar anschließendem Pensionsantritt) gemäß § 5 Abs 3 TLVwGG abgenommen und im Rahmen eine Sonderzuweisung im Sinne der Zuweisungsregel des § 1 GV dem fertigenden Richter zugewiesen.

Beweis wurde aufgenommen durch Einsichtnahme in den Akt der belangten Behörde und den verwaltungsgerichtlichen Akt.

## II. Beweiswürdigung

Der festgestellte Sachverhalt ergibt sich aus dem vorgelegten Verwaltungsakt der belangten Behörde und dem verwaltungsgerichtlichen Akt.

Der Sachverhalt steht damit zweifelsfrei und unbestritten fest.

## III. Rechtslage

Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971), BGBl Nr 286/1971 idF BGBl I Nr 143/2023:

### *„Einteilung der Bundesstraßen*

#### *§ 2.*

*(1) Das Bundesstraßennetz besteht aus den Bundesstraßen A (Bundesautobahnen, Verzeichnis 1) und den Bundesstraßen S (Bundesschnellstraßen, Verzeichnis 2). Die Bundesstraßen eignen sich für den Schnellverkehr im Sinne der straßenpolizeilichen Vorschriften, weisen keine höhengleichen Überschneidungen mit anderen Verkehrswegen auf und dienen nicht der lokalen Aufschließung.*

*(...)*

### *Bestimmung des Straßenverlaufes, Ausbau und Auflassung von Straßenteilen*

#### *§ 4.*

*(1) Vor dem Bau einer neuen Bundesstraße oder ihrer Teilabschnitte oder vor der Zulegung einer zweiten Richtungsfahrbahn oder vor Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen hat die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie über Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der §§ 7 und 7a, die Umweltverträglichkeit und die Erfordernisse des Verkehrs, darüber hinaus die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges sowie unter Bedachtnahme auf die Ergebnisse der Anhörung (Abs. 5) den Straßenverlauf im Rahmen der Verzeichnisse durch Festlegung der Straßenachse, im Falle eines Ausbaues durch Beschreibung, beides auf Grundlage eines konkreten Projektes, durch Bescheid zu bestimmen. Hiezu können im Bescheid die erforderlichen Auflagen, Bedingungen und Befristungen vorgeschrieben werden. Dieser Bescheid hat dingliche Wirkung und tritt außer Kraft, wenn nicht binnen 10 Jahren ab Rechtskraft mit wesentlichen Baumaßnahmen zur Errichtung*

begonnen wurde. Wenn dies zweckmäßig erscheint, kann die Verwirklichung des Straßenbauvorhabens über Antrag in Abschnitten genehmigt werden.

(...)

(2) Jedenfalls keine Ausbaumaßnahmen sonstiger Art sind:

Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder Umlegungen, die durch Katastrophenfälle oder Brückenneubauten bedingt werden, die Errichtung zusätzlicher Parkplätze mit weniger als 750 Stellplätzen, die Errichtung zusätzlicher Betriebe gemäß § 27 mit einer Flächeninanspruchnahme von weniger als 5 ha, die Zulegung von Kriechspuren, Rampenverlegungen, die Errichtung von zusätzlichen Einzelrampen bei bestehenden Knoten oder Anschlussstellen, Änderungen der Straßenachse oder der Nivelette um weniger als 5 m, Anlagen für den Straßenbetrieb und Umweltschutzmaßnahmen. Die Errichtung von sonstigen Betrieben gemäß § 27, die Zulegung weiterer Fahrstreifen und Änderungen der Nivelette, die nicht der Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen, sind auch keine Ausbaumaßnahmen sonstiger Art.

(...)

(4) Die Bescheide nach Abs. 1 und 3 sind in den berührten Gemeinden und beim Amt der Landesregierung des jeweiligen Landes zur Einsicht aufzubewahren.

(5) Vor Erlassung eines Bescheides nach Abs. 1 sind ausreichende Plan- und Projektunterlagen sowie Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit durch sechs Wochen in den berührten Gemeinden zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Zeit und Ort der Auflage sind durch einmalige Veröffentlichung in einer im betreffenden Bundesland weit verbreiteten Tageszeitung sowie durch Anschlag an den Amtstafeln des Gemeindeamtes (Rathauses) der berührten Gemeinden kundzumachen. Innerhalb dieser Auflagefrist kann jedermann schriftlich eine Stellungnahme und können Nachbarn (§ 7a) schriftlich Einwendungen beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie einbringen.

(...)

## II. Planung, Bau, Betrieb und Erhaltung Grundsätze und objektiver Nachbarschutz

### § 7.

(1) Die Bundesstraßen sind derart zu planen, zu bauen und zu erhalten, daß sie nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften von allen Straßenbenützern unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände ohne Gefahr benützlich sind; hiebei ist auch auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie auf die Umweltverträglichkeit Bedacht zu nehmen.

(2) Die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie erläßt die für die Planung, den Bau und die Erhaltung der Bundesstraßen erforderlichen Verordnungen und Dienstanweisungen.

(3) Bei Planung, Bau und Betrieb von Bundesstraßen ist vorzusehen, dass Beeinträchtigungen von Nachbarn vermindert oder vermieden werden. Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung von Beeinträchtigungen sind nur zu ergreifen, wenn dies im Verhältnis zum Erfolg mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand erreicht werden kann.

(4) Die Vorsorge gegen Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den Bau und den Betrieb der Bundesstraße (Abs. 3) kann auch dadurch erfolgen, dass auf fremden Grundstücken mit Zustimmung des Eigentümers geeignete Maßnahmen gesetzt werden, insbesondere Baumaßnahmen an Gebäuden, Einbau von Lärmschutzfenstern und dergleichen, sofern die

*Erhaltung und allfällige Wiederherstellung durch den Eigentümer oder einen Dritten sichergestellt ist.*

*(5) In Fällen, in denen mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand durch Maßnahmen nach Abs. 3 und Abs. 4 kein entsprechender Erfolg erzielt werden kann, können mit Zustimmung des Eigentümers Grundstücke oder Grundstücksteile vom Bund (Bundesstraßenverwaltung) nach den Grundsätzen des § 18 und der §§ 4 bis 8 des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes - EisbEG, BGBl. Nr. 71/1954, eingelöst werden, sofern durch den Bau oder den Betrieb der Bundesstraße die Benützung eines Grundstücks oder Grundstücksteiles unzumutbar beeinträchtigt wird. Gleiches gilt, wenn die unzumutbare Beeinträchtigung durch bauliche Anlagen im Zuge einer Bundesstraße (§ 3), zum Beispiel durch Beeinträchtigung des Lichtraumes, erfolgt.*

*(6) Im Falle, dass sich Maßnahmen in der Umgebung von Bundesstraßen für die Abwicklung des Verkehrs und seiner Auswirkungen auf die Umwelt als zweckmäßiger und wirtschaftlicher erweisen als Baumaßnahmen an der Bundesstraße, können auch solche an Stelle dieser Baumaßnahmen getroffen werden.*

*(7) Bei der Planung, dem Bau, dem Betrieb und der Erhaltung von Bundesstraßen ist auch auf die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit Bedacht zu nehmen. Im Rahmen einer Verordnung im Sinne des Abs. 2 ist die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ermächtigt, Bestimmungen betreffend die Prüfung wirtschaftlicher Aspekte von Bauvorhaben und Erhaltungsmaßnahmen zu erlassen. In einer solchen Verordnung können insbesondere der Anwendungsbereich, Zuständigkeiten und die Methoden und Tiefe der Prüfung beschrieben und festgelegt werden.*

*(8) Durch diese Bestimmungen werden keine subjektiven Rechte begründet.*

### *Subjektiver Nachbarnschutz*

#### *§ 7a.*

*(1) Eine Bestimmung des Straßenverlaufes nach § 4 Abs. 1 ist nur zulässig, wenn bei Bau und Betrieb der Bundesstraße vermieden wird,*

*a) dass das Leben und die Gesundheit von Nachbarn gefährdet werden und*

*b) dass das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährdet werden.*

*(2) Nachbarn im Sinne dieser Bestimmung sind alle Personen, die durch den Bau oder den Betrieb, oder deren Eigentum oder sonstige dingliche Rechte dadurch gefährdet werden könnten. Als Nachbarn gelten nicht Personen, die sich vorübergehend in der Nähe der Bundesstraße aufhalten und nicht im Sinne des vorherigen Satzes dinglich berechtigt sind. Als Nachbarn gelten jedoch die Inhaber von Einrichtungen, in denen sich, wie etwa in Beherbergungsbetrieben, Krankenanstalten und Heimen regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten, hinsichtlich des Schutzes dieser Personen, und die Erhalter von Schulen hinsichtlich des Schutzes der Schüler, der Lehrer und der sonst in Schulen ständig beschäftigten Personen.*

*(3) Einwendungen, die sich auf zivilrechtliche Ansprüche beziehen, sind auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.*

*(4) Einwendungen, die eine Verletzung subjektiver öffentlicher Rechte, abgesehen von den Rechten nach Abs. 1 lit. a, zum Inhalt haben, sind als unbegründet abzuweisen, wenn das öffentliche Interesse an der Errichtung der Bundesstraße größer ist, als der Nachteil, der der Partei durch die Bestimmung des Straßenverlaufes erwächst. Subjektive Rechte gemäß Abs. 1*



lit. b können nach Maßgabe der Bestimmungen über die Enteignung (§§ 17ff) eingeschränkt werden.

(5) Im Rahmen einer Verordnung im Sinne des § 7 Abs. 2 ist die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie auch ermächtigt, Bestimmungen über betriebs- und baubedingte Immissionen von Bundesstraßenvorhaben zu erlassen. In einer solchen Verordnung können insbesondere der Anwendungsbereich, die Ermittlungsmethoden, Schwellen- und Grenzwerte, ein Beurteilungsmaßstab, Umfang und Dauer des Anspruchs auf Maßnahmen zum Schutz vor Immissionen und die Art der Festlegung und der Durchführung von Maßnahmen geregelt werden.

(6) Bei der Beurteilung der Auswirkungen von Immissionen ist darauf abzustellen, wie sich diese auf ein gesundes, normal empfindendes Kind und auf einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen auswirken.

(7) Wird bei objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen die Zustimmung durch den Eigentümer oder sonst Berechtigten zur Umsetzung verweigert oder trotz Zustimmung in Folge die Umsetzung der Maßnahmen nicht oder nicht rechtzeitig ermöglicht, ist der Nachbar so zu behandeln, als wären die Maßnahmen gesetzt worden. Der Anspruch des Eigentümers oder sonst Berechtigten auf Umsetzung der Maßnahmen bleibt jedenfalls für einen Zeitraum von drei Jahren ab Verkehrsfreigabe aufrecht.

(...)

#### Bundesstraßenbaugesamt

##### § 15.

(1) Nach Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4 Abs. 1) dürfen auf den von der künftigen Straßentrasse betroffenen Grundstücksteilen (Bundesstraßenbaugesamt) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen und Anlagen jeder Art weder errichtet noch geändert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. § 14 Abs. 3 und Abs. 4 gelten sinngemäß.

(2) Als betroffene Grundstücksteile im Sinne des Abs. 1 sind alle jene anzusehen, die in einem Geländestreifen um die künftige Straßenachse liegen, dessen Breite in einer Verordnung oder einen Bescheid gemäß § 4 Abs. 1 entsprechend den örtlichen Verhältnissen festgelegt wird und bei Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen insgesamt 150 m, bei Kollektorfahrbahnen, zweiten Richtungsfahrbahnen, Zu- und Abfahrtstraßen und Rampen von Bundesstraßen insgesamt 75 m nicht überschreiten darf.

(3) Nach Ablauf von 3 Jahren nach In-Kraft-Treten einer Verordnung oder Rechtskraft des Bescheides über die Erklärung zum Bundesstraßenbaugesamt haben die betroffenen Liegenschaftseigentümer bzw. allfällige Bergbauberechtigte Anspruch auf Einlösung der bezüglichen Grundstücksteile durch den Bund (Bundesstraßenverwaltung), sofern ihnen eine Ausnahmegewilligung nach Abs. 1, letzter Satz verweigert wurde. Die Bestimmungen der §§ 17 ff finden sinngemäß Anwendung.

(4) Mit dem Bau und dem Wirksamwerden der Bestimmung des § 21 treten die mit der Erklärung zum Bundesstraßenbaugesamt verbundenen Rechtsfolgen außer Kraft."

Bundesstraßen Lärmimmissionsschutzverordnung (BStLärmIV), BGBl II Nr 215/2014:

„1. Abschnitt

## *Allgemeine Bestimmungen*

### *Anwendungsbereich*

#### *§ 1.*

*Diese Verordnung gilt für betriebsbedingte und baubedingte Schallimmissionen von Bundesstraßenvorhaben, welche gemäß § 4 Abs. 1 oder § 4a des Bundesstraßengesetzes 1971 (BStG 1971), BGBl. Nr. 286, in der jeweils geltenden Fassung, oder nach den Bestimmungen des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993, in der jeweils geltenden Fassung, zu genehmigen sind.*

### *Begriffsbestimmungen*

#### *§ 2.*

*Im Sinne dieser Verordnung sind*

- 1. „Nachbarn“ Personen im Sinne des § 7a Abs. 2 BStG 1971 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 96/2013 und im Fall UVP-pflichtiger Vorhaben jene im Sinne des § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 14/2014,*
- 2. „Aufenthaltsräume“ jene Räume, die zum länger dauernden Aufenthalt von Personen bestimmt sind,*
- 3. „Werktage“ Wochentage von Montag bis Freitag,*
- 4. „Regelmonate“ Monate nach dem vorgesehenen Bauzeitplan ohne Zuordnung zu einem bestimmten Kalendermonat und ohne Berücksichtigung von konkreten Feiertagen. Ein Regelmonat hat 20 Werktage.*

### *Lärmindizes*

#### *§ 3.*

*(1) Für den betriebsbedingten Schall gelten der Tag-Abend-Nacht-Lärmindex  $L_{den}$  und der Nachtlärmindex  $L_{night}$  gemäß Definition in Anhang 1 der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. Nr. L 189 vom 18.07.2002 S. 12.*

*(2) Für den baubedingten Schall gelten nachstehende Lärmindizes:*

- 1.  $L_{r,Bau,Tag,W}$ : der über die Werktage über den Zeitraum Tag über einen Regelmonat energetisch gemittelte Beurteilungspegel des Baulärms;*
- 2.  $L_{r,Bau,Abend,W}$ : der über die Werktage über den Zeitraum Abend über einen Regelmonat energetisch gemittelte Beurteilungspegel des Baulärms;*
- 3.  $L_{r,Bau,Tag,Sa}$ : der an einem Samstag im Zeitraum Tag auftretende Beurteilungspegel des Baulärms;*
- 4.  $L_{r,Bau,Abend,Sa}$ : der an einem Samstag im Zeitraum Abend auftretende Beurteilungspegel des Baulärms;*
- 5.  $L_{r,Bau,Tag,So}$ : der an einem Sonntag im Zeitraum Tag auftretende Beurteilungspegel des Baulärms;*
- 6.  $L_{r,Bau,Abend,So}$ : der an einem Sonntag im Zeitraum Abend auftretende Beurteilungspegel des Baulärms;*
- 7.  $L_{r,Bau,Nacht}$ : der im Zeitraum Nacht auftretende Beurteilungspegel des Baulärms.*

*Basis für den baubedingten Schall ist der A-bewertete energieäquivalente Dauerschallpegel  $L_{Aeq}$  gemäß Punkt 3.1 der ÖNORM ISO 9613-2:2008-07-01.*

*(3) Für die Berechnung der Lärmindizes gemäß Abs. 1 und 2 gelten folgende Zeiträume:*

- 1. Tag: 06:00 – 19:00 Uhr,*
- 2. Abend: 19:00 – 22:00 Uhr und*

3. Nacht: 22:00 – 06:00 Uhr.

(4) In die in Abs. 2 und § 11 Abs. 1 erwähnte ÖNORM ISO 9613-2:2008-07-01 kann über das Portal <http://ibr.austrian-standards.at> unentgeltlich Einsicht genommen werden.

#### *Maßgebender Immissionsort*

##### *§ 4.*

*Der maßgebende Immissionsort für die Berechnung der Lärmindizes gemäß § 3 Abs. 1 und 2 liegt bei Nachbarn auf der Fassade in der Höhe der jeweiligen Geschoße des Objektes. Dieser Immissionsort ist auch maßgeblich für die Beurteilung der Lärmauswirkungen und die Ermittlung allenfalls erforderlicher straßenseitiger oder objektseitiger Lärmschutzmaßnahmen.*

#### *Beurteilungsmaßstab*

##### *§ 5.*

*Die Gesundheitsgefährdung und die unzumutbare Belästigung sind danach zu beurteilen, wie sich die Schallimmissionen auf ein gesundes, normal empfindendes Kind und auf einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen auswirken.*

#### *2. Abschnitt*

#### *Regelungen für den betriebsbedingten Schall*

#### *Grenzwerte*

##### *§ 6.*

*(1) Bei vorhabensbedingten Immissionserhöhungen aus dem Straßenverkehr ist der zulässige vorhabensbedingte, vom Verkehr auf der Bundesstraßentrasse ausgehende, Immissionseintrag bis zum Erreichen eines Immissionsgrenzwertes gemäß Abs. 2 bei Nachbarn wie folgt begrenzt:*

$$L_{den} = 55,0 \text{ dB}$$

$$L_{night} = 45,0 \text{ dB}$$

*(2) Für die Beurteilung unzumutbarer Belästigungen von Nachbarn durch Straßenverkehrslärm gelten folgende Immissionsgrenzwerte:*

$$L_{den} = 60,0 \text{ dB}$$

$$L_{night} = 50,0 \text{ dB}$$

*Immissionen aus dem Straßenverkehr gelten auch dann als zumutbar, wenn die vorhabensbedingten Immissionserhöhungen, bezogen auf die Immissionen im Nullplanfall, irrelevant sind. Im Bereich von  $60,0 \text{ dB} < L_{den} \leq 65,0 \text{ dB}$  sowie im Bereich von  $50,0 \text{ dB} < L_{night} \leq 55,0 \text{ dB}$  sind vorhabensbedingte Immissionserhöhungen von bis zu 1,0 dB irrelevant.*

*(3) Für die Beurteilung der Gesundheitsgefährdung von Nachbarn durch Straßenverkehrslärm gelten folgende Immissionsgrenzwerte:*

$$L_{den} = 65,0 \text{ dB}$$

$$L_{night} = 55,0 \text{ dB}$$

*Bei Überschreitung dieser Immissionsgrenzwerte sind vorhabensbedingte Immissionserhöhungen aus dem Straßenverkehr im Einzelfall zu beurteilen. Vorhabensbedingte Immissionserhöhungen von mehr als 1,0 dB, bezogen auf die Immissionen im Nullplanfall, sind jedenfalls unzulässig.*

*(4) Für Arbeitnehmer benachbarter Betriebe und Inhaber von Einrichtungen, in denen sich regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten, hinsichtlich des Schutzes dieser Personen,*

gelten die Abs. 1 bis 3 nicht; für sie sind der zulässige vorhabensbedingte Immissionseintrag und die Immissionsgrenzwerte im Einzelfall festzulegen.

(5) Vorhabensbedingte Immissionserhöhungen, die vom Betrieb anderer Schallemitenten als der Straße ausgehen, sind zu berechnen und im Einzelfall zu beurteilen.

#### *Ermittlung und Beurteilung*

##### *§ 7.*

(1) Die Lärmemissionen und -immissionen sind nach dem für Straßenverkehrslärm einschlägigen Stand der Technik zu berechnen, wobei bei der Ermittlung der Emissionen Punkt 4.1 (Maßgebende Verkehrsstärken) der RVS 04.02.11 Lärmschutz, Stand 1. März 2006, und Punkt 5.1 (Emissionsschallpegel) der RVS 04.02.11, Stand 31. März 2009, anzuwenden sind (Anlage).

(2) Für die Beurteilung der durch den Betrieb des Bundesstraßenvorhabens bedingten Lärmimmissionen sind der Zustand zum Prognosezeitpunkt ohne das Vorhaben (Nullplanfall) und der durch das Vorhaben geänderte Zustand zum Prognosezeitpunkt (Vorhabensplanfall) heranzuziehen.

#### *Straßenseitige Maßnahmen*

##### *§ 8.*

(1) Bei Lärmimmissionen, ausgehend vom Verkehr auf der Bundesstraßentrasse, ist der zur Einhaltung des zulässigen vorhabensbedingten Immissionseintrages und der Immissionsgrenzwerte gemäß § 6 erforderliche Lärmschutz für Nachbarn, mit Ausnahme der Arbeitnehmer benachbarter Betriebe im Sinne des § 6 Abs. 4, vorrangig durch straßenseitige (aktive) Lärmschutzmaßnahmen sicherzustellen. Als straßenseitige Maßnahmen gelten insbesondere Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle, Trassierungen im Einschnitt und eine Kombination daraus.

(2) Abs. 1 gilt nicht für Objekte oder Objektteile, deren Bestand, Neu-, Zu- oder Umbau zum Zeitpunkt der Bescheiderlassung unzulässig ist.

#### *Objektseitige Maßnahmen*

##### *§ 9.*

(1) Wenn bei Lärmimmissionen, ausgehend vom Verkehr auf der Bundesstraßentrasse, aktive Lärmschutzmaßnahmen zur Einhaltung des zulässigen vorhabensbedingten Immissionseintrages und der Immissionsgrenzwerte gemäß § 6 technisch nicht realisierbar oder im Hinblick auf den erzielbaren Zweck nur unter einem unverhältnismäßigen wirtschaftlichen Aufwand umsetzbar sind, ist in Ergänzung zu oder anstelle von aktiven Lärmschutzmaßnahmen der Schutz für Räumlichkeiten mittels objektseitiger Maßnahmen zulässig.

(2) Wird bei Nachbarn, mit Ausnahme jener gemäß § 6 Abs. 4, bei vorhabensbedingten Lärmzunahmen, ausgehend vom Verkehr auf der Bundesstraßentrasse, der zulässige vorhabensbedingte Immissionseintrag für  $L_{night}$  gemäß § 6 Abs. 1 überschritten und sind straßenseitige Maßnahmen nicht zu ergreifen, haben sie Anspruch auf den Einbau von Schalldämmlüftern in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden ohne Austausch bestehender Fenster.

(3) Wird bei Nachbarn, mit Ausnahme jener gemäß § 6 Abs. 4, bei relevanten vorhabensbedingten Lärmzunahmen der Immissionsgrenzwert für  $L_{den}$  gemäß § 6 Abs. 2 überschritten und sind straßenseitige Maßnahmen nicht zu ergreifen, haben sie Anspruch auf

den Austausch bestehender Fenster und Türen gegen Schallschutzfenster und -türen in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren. Wird bei Nachbarn, mit Ausnahme jener gemäß § 6 Abs. 4, bei relevanten vorhabensbedingten Lärmzunahmen der Immissionsgrenzwert für  $L_{night}$  gemäß § 6 Abs. 2 überschritten und sind straßenseitige Maßnahmen nicht zu ergreifen, haben sie Anspruch auf den Einbau von Schalldämmlüftern und den Austausch bestehender Fenster und Türen gegen Schallschutzfenster und -türen in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren.

(4) Wird bei Nachbarn gemäß § 6 Abs. 4 der im Einzelfall festgelegte zulässige vorhabensbedingte Immissionseintrag oder einer der im Einzelfall festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten und sind straßenseitige Maßnahmen nicht zu ergreifen, haben sie Anspruch auf objektseitige Maßnahmen in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren.

(5) Im Bereich von Zulaufstrecken im untergeordneten Straßennetz sowie im Fall des § 6 Abs. 5 ist es zulässig, den Lärmschutz ausschließlich durch objektseitige Maßnahmen sicherzustellen.

### 3. Abschnitt

#### Regelungen für den baubedingten Schall

##### Schwellenwerte und Grenzwerte

##### § 10.

(1) Wenn die Beurteilungspegel des Baulärms folgende Schwellenwerte nicht überschreiten, sind die Schallimmissionen jedenfalls zulässig:

$$L_{r,Bau,Tag,W} = 55,0 \text{ dB}$$

$$L_{r,Bau,Abend,W} = 50,0 \text{ dB}$$

$$L_{r,Bau,Tag,Sa} = 55,0 \text{ dB}$$

$$L_{r,Bau,Abend,Sa} = 50,0 \text{ dB}$$

$$L_{r,Bau,Tag,So} = 55,0 \text{ dB}$$

$$L_{r,Bau,Abend,So} = 50,0 \text{ dB}$$

$$L_{r,Bau,Nacht} = 45,0 \text{ dB}$$

(2) Baubedingte Schallimmissionen sind, solange die Grenzwerte gemäß Abs. 4 eingehalten werden, auch dann zulässig, wenn der Beurteilungspegel des Baulärms die in der nachstehenden Tabelle festgelegten Schwellenwerte in Abhängigkeit von der Gebietsnutzung nicht überschreitet.

Gebietsnutzung	Schwellenwerte in dB		
	Tag	Abend	Nacht
Mischgebiet mit z. B. Büros, Geschäften, Handel, Verwaltungsgebäuden ohne wesentliche störende Schallemission, Wohnungen, Krankenhäuser sowie Gebiet für Betriebe ohne Schallemission	$L_{r,Bau,Tag,W} \leq 60,0$ $L_{r,Bau,Tag,Sa} \leq 60,0$ $L_{r,Bau,Tag,So} \leq 55,0$	$L_{r,Bau,Abend,W} \leq 55,0$ $L_{r,Bau,Abend,Sa} \leq 55,0$ $L_{r,Bau,Abend,So} \leq 55,0$	$L_{r,Bau,Nacht} \leq 50,0$
	$L_{r,Bau,Tag,W} \leq 65,0$	$L_{r,Bau,Abend,W} \leq 60,0$	

Gebiet für Betriebe mit gewerblichen und industriellen Gütererzeugungs- und Dienstleistungsstätten	$L_{r,Bau,Tag,Sa} \leq 60,0$	$L_{r,Bau,Abend,Sa} \leq 55,0$	$L_{r,Bau,Nacht} \leq 55,0$
	$L_{r,Bau,Tag,So} \leq 55,0$	$L_{r,Bau,Abend,So} \leq 55,0$	

(3) Baubedingte Schallimmissionen sind, solange die Grenzwerte gemäß Abs. 4 eingehalten werden, weiters auch dann zulässig, wenn der Beurteilungspegel des Baulärms den Umgebungslärmpegel als Schwellenwert nicht überschreitet.

(4) Zur Beurteilung der Gesundheitsgefährdung gelten für die Beurteilungspegel des Baulärms 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	$L_{r,Bau,Tag,So} \leq 55,0 \text{ dB}$	$L_{r,Bau,Abend,So} \leq 55,0 \text{ dB}$	

Bei Überschreitung dieser Grenzwerte ist der Baulärm im Einzelfall zu beurteilen.

(5) Für die Arbeitnehmer benachbarter Betriebe und die Inhaber von Einrichtungen, in denen sich regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten, hinsichtlich des Schutzes dieser Personen, gelten die Abs. 1 bis 4 nicht; für sie ist der zulässige Baulärm im Einzelfall festzulegen.

(6) Wenn die Emissionen aus dem Baustellenverkehr im öffentlichen Verkehrsnetz die gegebenen Verkehrslärmemissionen im öffentlichen Verkehrsnetz nicht überschreiten und die baubedingten Verkehrslärmimmissionen die in Abs. 4 festgelegten Grenzwerte nicht überschreiten, sind sie jedenfalls zulässig.

(7) Feiertage sind wie Sonntage zu beurteilen.

#### Ermittlung und Beurteilung

##### § 11.

(1) Die Beurteilungspegel gemäß § 3 Abs. 2 sind nach ÖNORM ISO 9613-2:2008-07-01 zu berechnen und der Ermittlung des Beurteilungspegels sind Einwirkzeiten einzelner Bauvorgänge und die Verkehrszahlen für den Baustellenverkehr zugrunde zu legen.

(2) Bei der Ermittlung des Beurteilungspegels gemäß § 3 Abs. 2 sind die Schallimmissionen des Baulärms grundsätzlich mit einem Anpassungswert von + 5,0 dB zu versehen. Dies gilt jedoch nicht für den Baustellenverkehr, soweit er mit dem Verkehrslärm von öffentlichen Straßen vergleichbar ist.

(3) Überschreiten die baubedingten Immissionen an Werktagen am Tag die Schwellenwerte gemäß § 10 Abs. 1 nicht länger als einen Monat pro Baujahr, so darf der Beurteilungspegel  $L_{r,Bau,Tag,W}$  um 3,0 dB vermindert werden. Werden Schwellenwerte gemäß § 10 Abs. 2 oder 3 der Beurteilung zugrunde gelegt, gilt Satz 1 ab Überschreitung dieser Schwellenwerte.

#### Minderungsmaßnahmen

##### § 12.

Wird ein Schwellenwert gemäß § 10 Abs. 1 überschritten, sind baubedingte Schallimmissionen auch dann zumutbar, wenn Minderungsmaßnahmen geprüft, und soweit diese in Hinblick auf den erzielbaren Zweck nicht mit unverhältnismäßigem Aufwand verbunden sind, tatsächlich umgesetzt werden. Zu den Minderungsmaßnahmen zählen je nach Erfordernis der Einsatz lärmarmen Geräte, Maschinen und Baumethoden, bauseitige (aktive) Lärmschutzmaßnahmen, örtliche und zeitliche Optimierung des Bauablaufes, Lärmmonitoring und Öffentlichkeitsarbeit. Werden Schwellenwerte gemäß § 10 Abs. 2 oder 3 der Beurteilung zugrunde gelegt, gelten die Sätze 1 und 2 ab Überschreitung dieser Schwellenwerte.

#### Objektseitige Maßnahmen

##### § 13.

(1) Überschreitet der Beurteilungspegel trotz verhältnismäßiger Minderungsmaßnahmen gemäß § 12

1. die Grenzwerte für den Tag oder Abend gemäß § 10 Abs. 4 oder 5, haben die Nachbarn Anspruch auf den Austausch bestehender Fenster und Türen gegen Schallschutzfenster und -türen in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren;

2. die Grenzwerte für die Nacht gemäß § 10 Abs. 4 oder 5, haben Nachbarn Anspruch auf den Einbau von Schalldämmlüftern und den Austausch bestehender Fenster und Türen gegen Schallschutzfenster und -türen in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren.

(2) Überschreiten die jeweiligen Beurteilungspegel die Grenzwerte gemäß § 10 Abs. 4, kann die Bundesstraßenverwaltung Nachbarn, alternativ zu den objektseitigen Maßnahmen, durch Lärm nicht belastete Aufenthaltsräume über die Dauer jenes Zeitraums anbieten, der zur Grenzwertüberschreitung gemäß § 10 Abs. 4 geführt hat. Stimmt der Nachbar diesem Angebot zu, so entfällt der Anspruch auf objektseitige Maßnahmen. Dies gilt sinngemäß auch für Nachbarn gemäß § 10 Abs. 5.

#### 4. Abschnitt

##### Gemeinsame Bestimmungen für betriebs- und baubedingten Schall

##### Durchführung von objektseitigen Maßnahmen

##### § 14.

Im Genehmigungsbescheid sind die Qualitätsanforderungen an Lärmschutzmaßnahmen gemäß § 9 und § 13 und die Bereiche, in denen diese Maßnahmen zu ergreifen sind, festzulegen. Zur näheren Konkretisierung der Maßnahmen kann die Behörde der Bundesstraßenverwaltung im Genehmigungsbescheid auftragen, Detailuntersuchungen vorzunehmen. Die Kosten für objektseitige Maßnahmen sind von der Bundesstraßenverwaltung zu tragen. Wenn zum Zeitpunkt der Bescheiderlassung der Bestand, Neu-, Zu- oder Umbau des Objektes oder eines Objektteils unzulässig ist, besteht kein Anspruch auf objektseitigen Lärmschutz."

Immissionsschutzgesetz – Luft (IG-L), BGBl I Nr 115/1997 idF BGBl I Nr 73/2018:

##### „Genehmigungsvoraussetzungen

##### § 20.

(1) Anlagen, die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften des Bundes einer Genehmigungspflicht unterliegen, und der Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes bedürfen keiner gesonderten

luftreinhalterechtlichen Genehmigung und es gelten die Bestimmungen der Abs. 2 und 3 als zusätzliche Genehmigungsvoraussetzungen.

(2) Emissionen von Luftschadstoffen sind nach dem Stand der Technik (§ 2 Abs. 8 Z 1 AWG 2002) zu begrenzen.

(3) Sofern in dem Gebiet, in dem eine neue Anlage oder eine emissionserhöhende Anlagenerweiterung oder ein Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes genehmigt werden soll, bereits mehr als 35 Überschreitungen des Tagesmittelwertes für PM<sub>10</sub> gemäß Anlage 1a oder eine Überschreitung

– des um 10 µg/m<sup>3</sup> erhöhten Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a,

– des Jahresmittelwertes für PM<sub>10</sub> gemäß Anlage 1a,

– des Jahresmittelwertes für PM<sub>2,5</sub> gemäß Anlage 1b,

– eines in einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 5 festgelegten Immissionsgrenzwertes,

– des Halbstundenmittelwertes für Schwefeldioxid gemäß Anlage 1a,

– des Tagesmittelwertes für Schwefeldioxid gemäß Anlage 1a,

– des Halbstundenmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a,

– des Grenzwertes für Blei in PM<sub>10</sub> gemäß Anlage 1a oder

– des Grenzwertes für Arsen, Kadmium, Nickel oder Benzo(a)pyren gemäß Anlage 1a

vorliegt oder durch die Genehmigung zu erwarten ist, ist die Genehmigung nur dann zu erteilen, wenn

1. die Emissionen keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten oder

2. der zusätzliche Beitrag durch emissionsbegrenzende Auflagen im technisch möglichen und wirtschaftlich zumutbaren Ausmaß beschränkt wird und die zusätzlichen Emissionen erforderlichenfalls durch Maßnahmen zur Senkung der Immissionsbelastung, insbesondere auf Grund eines Programms gemäß § 9a oder eines Maßnahmenkatalogs gemäß § 10 dieses Bundesgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 34/2003, ausreichend kompensiert werden, so dass in einem realistischen Szenario langfristig keine weiteren Überschreitungen der in diesem Absatz angeführten Werte anzunehmen sind, sobald diese Maßnahmen wirksam geworden sind.

(...)

#### Anlage 1: Konzentration

zu § 3 Abs. 1

#### Anlage 1a: Immissionsgrenzwerte

Als Immissionsgrenzwert der Konzentration zum dauerhaften Schutz der menschlichen Gesundheit in ganz Österreich gelten die Werte in nachfolgender Tabelle:

Konzentrationswerte in µg/m<sup>3</sup> (ausgenommen CO: angegeben in mg/m<sup>3</sup>; Arsen, Kadmium, Nickel, Benzo(a)pyren: angegeben in ng/m<sup>3</sup>)

Luftschadstoff	HMW	MW8	TMW	JMW
Schwefeldioxid	200 *)		120	
Kohlenstoffmonoxid		10		
Stickstoffdioxid	200			30 **)
PM <sub>10</sub>			50 ***)	40
Blei in PM <sub>10</sub>				0,5
Benzol				5



Arsen	6 *****)
Kadmium	5 *****)
Nickel	20 *****)
Benzo(a)pyren	1 *****)

\*) Drei Halbstundenmittelwerte pro Tag, jedoch maximal 48 Halbstundenmittelwerte pro Kalenderjahr bis zu einer Konzentration von  $350 \mu\text{g}/\text{m}^3$  gelten nicht als Überschreitung.

\*\*) Der Immissionsgrenzwert von  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ist ab 1. Jänner 2012 einzuhalten. Die Toleranzmarge beträgt  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bei Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes und wird am 1. Jänner jedes Jahres bis 1. Jänner 2005 um  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  verringert. Die Toleranzmarge von  $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$  gilt gleich bleibend ab 1. Jänner 2005 bis 31. Dezember 2009. Die Toleranzmarge von  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  gilt gleich bleibend ab 1. Jänner 2010. Im Jahr 2012 ist eine Evaluierung der Wirkung der Toleranzmarge für die Jahre 2010 und 2011 durchzuführen. Auf Grundlage dieser Evaluierung hat der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft, Familie und Jugend gegebenenfalls den Entfall der Toleranzmarge mit Verordnung anzuordnen.

\*\*\*) Pro Kalenderjahr ist die folgende Zahl von Überschreitungen zulässig: ab Inkrafttreten des Gesetzes bis 2004: 35; von 2005 bis 2009: 30; ab 2010: 25.

\*\*\*\*) Gesamtgehalt in der  $\text{PM}_{10}$ -Fraktion als Durchschnitt eines Kalenderjahres.

#### Anlage 1b: Immissionsgrenzwert für $\text{PM}_{2,5}$

##### zu § 3 Abs. 1

Als Immissionsgrenzwert der Konzentration von  $\text{PM}_{2,5}$  gilt der Wert von  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  als Mittelwert während eines Kalenderjahres (Jahresmittelwert). Der Immissionsgrenzwert von  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ist ab dem 1. Jänner 2015 einzuhalten."

Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl Nr 697/1993 idF BGBl I Nr 26/2023:

#### „Verfahren, Behörde

##### § 24.

(...)

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

(...)

#### Anhang 2

Einteilung der schutzwürdigen Gebiete in folgende Kategorien:

Kategorie	schutzwürdiges Gebiet	Anwendungsbereich
A	besonderes Schutzgebiet	nach der Richtlinie 2009/147/EG über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie), ABl. Nr. L 20 vom 26.01.2009 S. 7 zuletzt geändert durch die Richtlinie 2013/17/EU, ABl. Nr. L 158 S. 193, sowie nach der Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere

		<p>und Pflanzen (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie), ABl. Nr. L 206 vom 22.7.1992 S. 7, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2013/17/EU, ABl. Nr. L 158 S. 193, in der Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung nach Artikel 4 Abs. 2 dieser Richtlinie genannte Schutzgebiete; Bannwälder gemäß § 27 Forstgesetz 1975; bestimmte nach landesrechtlichen Vorschriften als Nationalpark nach der Richtlinie 2009/147/EG über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie), ABl. Nr. L 20 vom 26.01.2009 S. 7 zuletzt geändert durch die Richtlinie 2013/17/EU, ABl. Nr. L 158 S. 193, sowie nach der Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie), ABl. Nr. L 206 vom 22.7.1992 S. 7, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2013/17/EU, ABl. Nr. L 158 S. 193, in der Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung nach Artikel 4 Absatz 2, dieser Richtlinie genannte Schutzgebiete; Bannwälder gemäß Paragraph 27, Forstgesetz 1975; bestimmte nach landesrechtlichen Vorschriften als Nationalpark<sup>1)</sup> oder durch Verwaltungsakt ausgewiesene, genau abgegrenzte Gebiete im Bereich des Naturschutzes oder durch Verordnung ausgewiesene, gleichartige kleinräumige Schutzgebiete oder ausgewiesene einzigartige Naturgebilde; in der Liste gemäß Artikel 11 Abs. 2 des Übereinkommens zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt (<a href="#">BGBl. Nr. 60/1993</a>) eingetragene UNESCO-Welterbestätten) oder durch Verwaltungsakt ausgewiesene, genau abgegrenzte Gebiete im Bereich des Naturschutzes oder durch Verordnung ausgewiesene, gleichartige kleinräumige Schutzgebiete oder ausgewiesene einzigartige Naturgebilde; in der Liste gemäß Artikel 11 Absatz 2, des Übereinkommens zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt Bundesgesetzblatt Nr. 60 aus 1993,) eingetragene UNESCO-Welterbestätten</p>
B	Alpinregion	<p>Untergrenze der Alpinregion ist die Grenze des geschlossenen Baumbewuchses, dh. der Beginn der Kampfzone des Waldes (siehe § 2 ForstG 1975)Untergrenze der Alpinregion ist die Grenze des geschlossenen Baumbewuchses, dh. der Beginn der Kampfzone des Waldes (siehe Paragraph 2, ForstG 1975)</p>

C	Wasserschutz- und Schongebiet	Wasserschutz- und Schongebiete gemäß §§ 34, 35 und 37 WRG 1959 Wasserschutz- und Schongebiete gemäß Paragraphen 34,, 35 und 37 WRG 1959
D	belastetes Gebiet (Luft)	gemäß § 3 Abs. 10 festgelegte Gebiete gemäß Paragraph 3, Absatz 10, festgelegte Gebiete
E	Siedlungsgebiet	in oder nahe Siedlungsgebieten. Als Nahebereich eines Siedlungsgebietes gilt ein Umkreis von 300 m um das Vorhaben, in dem Grundstücke wie folgt festgelegt oder ausgewiesen sind: 1. Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen (ausgenommen reine Gewerbe-, Betriebs- oder Industriegebiete, Einzelgehöfte oder Einzelbauten), 2. Gebiete für Kinderbetreuungseinrichtungen, Kinderspielplätze, Schulen oder ähnliche Einrichtungen, Krankenhäuser, Kuranstalten, Seniorenheime, Friedhöfe, Kirchen und gleichwertige Einrichtungen anerkannter Religionsgemeinschaften, Parkanlagen, Campingplätze und Freibeckenbäder, Garten- und Kleingartensiedlungen.

<sup>1)</sup> Gebiete, die wegen ihrer charakteristischen Geländeformen oder ihrer Tier- und Pflanzenwelt überregionale Bedeutung haben."

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

*„Belastete Gebiete*

*§ 1.*

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

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

*(...)*

*5. Tirol:*

*(...)*

*e) ein Gebietsstreifen von 100 m beiderseits der Straßenachse der A \*\* BB im Stadtgebiet von Y sowie in den Gemeindegebieten von Mutters, Natters und Patsch, sowie ein Gebietsstreifen von 40 m beiderseits der Straßenachse der A \*\* BB im Gemeindegebiet von Schönberg im Ptal (Stickstoffdioxid), wobei die Brückenbereiche (Paschbergbrücke, Bergiselbrücke, Sonnenburgbrücke, ZZZ, Weberbrücke, Eckerbrücke, Kramlbrücke, Reichenbichlbrücke) und Tunnelbereiche (Sonnenburgerhof Tunnel, Bergisel-Tunnel) von diesem Gebietsstreifen ausgenommen sind und bei der Betrachtung der Straßenachse Anschlussstellen unberücksichtigt bleiben,*

*(...)*

*Inkrafttreten, Außerkrafttreten*

*§ 3.*

*Diese Verordnung tritt mit Ablauf des Tages der Kundmachung in Kraft; gleichzeitig tritt die Verordnung über belastete Gebiete (Luft) zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. II Nr. 166/2015 außer Kraft."*

Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG), BGBl Nr 51/1991 idF BGBl I Nr 88/2023:

*„Großverfahren  
§ 44a.*

*(1) Sind an einer Verwaltungssache oder an verbundenen Verwaltungssachen voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt, so kann die Behörde den Antrag oder die Anträge durch Edikt kundmachen.*

*(2) Das Edikt hat zu enthalten:*

- 1. den Gegenstand des Antrages und eine Beschreibung des Vorhabens;*
- 2. eine Frist von mindestens sechs Wochen, innerhalb derer bei der Behörde schriftlich Einwendungen erhoben werden können;*
- 3. den Hinweis auf die Rechtsfolgen des § 44b;*
- 4. den Hinweis, daß die Kundmachungen und Zustellungen im Verfahren durch Edikt vorgenommen werden können.*

*(3) Das Edikt ist im redaktionellen Teil zweier im Bundesland weitverbreiteter Tageszeitungen und im „Amtsblatt zur Uer Zeitung“ zu verlautbaren. Ist in den Verwaltungsvorschriften für die Kundmachung der mündlichen Verhandlung eine besondere Form vorgesehen, so ist der Inhalt des Edikts darüber hinaus in dieser Form kundzumachen; im übrigen kann die Behörde jede geeignete Form der Kundmachung wählen. In der Zeit vom 15. Juli bis 25. August und vom 24. Dezember bis 6. Jänner ist die Kundmachung durch Edikt nicht zulässig.*

*§ 44b.*

*(1) Wurde ein Antrag durch Edikt kundgemacht, so hat dies zur Folge, daß Personen ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftlich Einwendungen erheben. § 42 Abs. 3 ist sinngemäß anzuwenden.*

*(2) Der Antrag, die Antragsunterlagen und die vorliegenden Gutachten der Sachverständigen sind, soweit sie nicht von der Akteneinsicht ausgenommen sind, während der Einwendungsfrist bei der Behörde und bei der Gemeinde zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Die Beteiligten können sich hievon Abschriften selbst anfertigen oder auf ihre Kosten Kopien oder Ausdrücke erstellen lassen. Soweit die Behörde die die Sache betreffenden Akten elektronisch führt, kann den Beteiligten auf Verlangen die Akteneinsicht in jeder technisch möglichen Form gewährt werden. Erforderlichenfalls hat die Behörde der Gemeinde eine ausreichende Anzahl von Kopien oder Ausdrucken zur Verfügung zu stellen.*

*(...)*

*§ 44f.*

*(1) Ist der Antrag gemäß § 44a Abs. 1 kundgemacht worden, so kann die Behörde Schriftstücke durch Edikt zustellen. Hiezu hat sie gemäß § 44a Abs. 3 zu verlautbaren, daß ein Schriftstück bestimmten Inhalts bei der Behörde zur öffentlichen Einsicht aufliegt; auf die Bestimmungen des Abs. 2 ist hinzuweisen. Mit Ablauf von zwei Wochen nach dieser Verlautbarung gilt das Schriftstück als zugestellt.*

*(2) Die Behörde hat das Schriftstück während der Amtsstunden mindestens acht Wochen zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Sie hat den Beteiligten auf Verlangen Ausfertigungen des*

*Schriftstückes auszufolgen und den Parteien auf Verlangen unverzüglich zuzusenden. Nach Maßgabe der vorhandenen technischen Möglichkeiten hat sie das Schriftstück im Internet bereitzustellen."*

#### IV. Erwägungen

##### A. Zuständigkeit des Landesverwaltungsgerichts Tirol

Beim gegenständlichen Vorhaben „A \*\* BB, Generalerneuerung CC“ handelt es sich um ein Trassengenehmigungsverfahren gemäß § 4 BStG 1971, für welches rechtskräftig die Nicht-UVP-Pflicht festgestellt wurde.

Gemäß §§ 4 Abs 1 iVm 32 Z 2 BStG 1971 besteht für Trassengenehmigungsverfahren eine Zuständigkeit in erster Instanz der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

Nach der Generalklausel des Art 131 Abs 1 B-VG fallen Rechtssachen in Angelegenheiten, die in mittelbarer Bundesverwaltung besorgt werden, in die Zuständigkeit der Verwaltungsgerichte der Länder.

Gemäß Art 131 Abs 2 erster Satz B-VG erkennt das Verwaltungsgericht des Bundes über Beschwerden gemäß Art 130 Abs 1 in Rechtssachen in den Angelegenheiten der Vollziehung des Bundes, die unmittelbar von Bundesbehörden besorgt werden.

Das Bundesstraßengesetz 1971 stützt sich auf den Kompetenztatbestand „Angelegenheiten der wegen ihrer Bedeutung für den Durchzugsverkehr durch Bundesgesetz als Bundesstraßen erklärten Straßenzüge außer der Straßenpolizei“ (Art 10 Abs 1 Z 9 B-VG).

Eine Besorgung unmittelbar durch Bundesbehörden ist in Angelegenheiten des Bundesstraßenrechts bundesverfassungsrechtlich ausgeschlossen, weil dieses weder in Art 102 Abs 2 B-VG genannt ist noch aufgrund einer anderen bundesverfassungsrechtlichen Bestimmung eine Besorgung unmittelbar durch Bundesbehörden gestattet ist (vgl VwGH 26.1.2017, Ra 2016/11/0173).

Die Vollziehung des Bundesstraßengesetzes 1971 erfolgt somit in mittelbarer Bundesverwaltung, auch wenn für Trassengenehmigungsverfahren gemäß § 4 Abs 1 BStG 1971 ausnahmsweise erstinstanzlich die Zuständigkeit einer Bundesbehörde vorgesehen ist.

Eine Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts besteht demgegenüber aber bei einem uvp-pflichtigen Trassengenehmigungsverfahren gemäß § 4 Abs 1 BStG 1971 unter Verweis auf Art 131 Abs 4 Z 2 lit a B-VG iVm § 40 Abs 1 UVP-G 2000.

Die örtliche Zuständigkeit des Landesverwaltungsgerichts Tirol ergibt sich durch den vom Vorhaben betroffenen Teilabschnitt der im Bundesland Tirol liegenden A \*\* BB.

Das Landesverwaltungsgericht Tirol ist daher sachlich und örtlich zur Behandlung der verfahrensgegenständlichen Beschwerde gegen den Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (belangte Behörde) vom 21.8.2023, \*\*\*, betreffend A \*\* BB, Generalerneuerung CC, Trassenbescheid – Genehmigungsverfahren gemäß § 4 Abs 1 BStG 1971, zuständig.

Folglich leitete das Bundesverwaltungsgericht mit Schriftsatz vom 22.11.2023, \*\*\*, die ausdrücklich an das Bundesverwaltungsgericht gerichtete Beschwerde zuständigkeithalber gemäß § 6 AVG iVm § 17 VwGVG an das Landesverwaltungsgericht Tirol zur Entscheidung weiter.

#### B. Gegenstand des Verfahrens

Gegenstand des Verfahrens ist die Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß § 4 Abs 1 BStG 1971 für das mit Schreiben vom 16.5.2022 von Seiten der DD GmbH (EE BMG) als bevollmächtigte Vertreterin der EE eingereichte Vorhaben „A \*\* BB, Generalerneuerung CC“ im Gemeindegebiet von Z.

Für das Vorhaben wurde rechtskräftig festgestellt, die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ist nicht erforderlich (BVwG 26.1.2022, W118 2241924-1/53E; VwGH 20.4.2022, Ra 2022/06/0037).

Das Vorhaben sieht im Zuge der Generalerneuerung in diesem Autobahnabschnitt den Ersatz des vorhandenen Tragwerks, welches derzeit beide Richtungsfahrbahnen aufnimmt, durch zwei neue Tragwerke vor. Das Bestandstragwerk wird dabei rückgebaut und an der Stelle ein neues Tragwerk für die Richtungsfahrbahn X errichtet. Das zweite Tragwerk wird nordöstlich des bestehenden Brückentragwerks errichtet und die Richtungsfahrbahn Y aufnehmen. Das neue Tragwerk für die Richtungsfahrbahn X wird etwa auf der vorhandenen Zentralachse liegen. Die neue Zentralachse verschiebt sich daher um etwa eine halbe Richtungsfahrbahnbreite nach Osten, wodurch es zu einer Achsenverschiebung von über 5 m kommt. Die maximale Verschiebung beträgt 8,1 m. Jede Richtungsfahrbahn weist zwei Fahrbahnen pro Fahrtrichtung (FPF) mit einer Breite von jeweils 3,75 m und einen Pannenstreifen mit einer Breite von 3,90 m auf.

Das verfahrensgegenständliche Vorhaben ist als „Ausbaumaßnahme sonstiger Art an Bundesstraßen“ (vgl BVwG 26.1.2022, W118 2241924-1/53E) zu qualifizieren und ist der Straßenverlauf folglich durch Festlegung der Straßenachse auf Grundlage eines konkreten Projekts mit Bescheid gemäß § 4 Abs 1 BStG 1971 zu bestimmen. Beim Trassengenehmigungsverfahren gemäß § 4 BStG 1971 handelt es sich somit um ein antragsbedürftiges Verwaltungsverfahren (Projektverfahren). Das eingereichte Projekt bildet den Verfahrensgegenstand, welches anhand der gesetzlichen Genehmigungsvoraussetzungen („Umweltverträglichkeit“, „Erfordernisse des Verkehrs und „funktionelle Bedeutung des Straßenzuges) zu prüfen ist.

Nicht Gegenstand des Verfahrens ist die Prüfung einer Alternativvariante (zB Tunnellösung). Festgehalten wird, die EE führte im Vorfeld der Einreichung des verfahrensgegenständlichen Vorhabens aufgrund der Ergebnisse der Funktionserhaltungsstudien aus den Jahren 2000 und

2010 und laufenden Überprüfungen eine Machbarkeitsstudie im Jahr 2015 für eine Ersatzmaßnahme durch, die mehrere Brücken- und Tunnelvarianten beinhaltet. Im Zuge des daraufhin durchgeführten Vorprojektes mit einer vertieften Variantenprüfung entschied sich die EE als Projektwerberin für das verfahrensgegenständliche Vorhaben (siehe Einlage 2.1.; vgl VfGH 28.9.2009, B 1779/07 und VwGH 27.9.2018, Ro 2018/06/0006).

Mit dem angefochtenen Bescheid vom 21.8.2023 bewilligte die belangte Behörde nach Durchführung eines umfangreichen Ermittlungsverfahrens das eingereichte Projekt unter Vorschreibung näher bestimmter Auflagen als Nebenbestimmungen für die Betriebs- als auch für die Bauphase. Die Entscheidung stützte die belangte Behörde dabei auf die eingeholten Gutachten sowie fachgutachterlichen Stellungnahmen. Von einer Gefährdung der den Nachbarn zustehenden subjektiv öffentlichen Rechte gemäß § 7a Abs 1 BStG 1971 ist nicht auszugehen. Die in § 7 Abs 3 BStG 1971 auferlegten Verpflichtungen und die Genehmigungsvoraussetzungen des § 20 Abs 2 und 3 IG-L sind erfüllt.

### C. Parteistellung gemäß § 7a BStG 1971

#### C.1. Allgemeines

Gemäß § 7a Abs 1 BStG 1971 ist eine Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß § 4 Abs 1 nur zulässig, wenn bei Bau und Betrieb der Bundesstraße vermieden wird, a) dass das Leben und die Gesundheit von Nachbarn gefährdet werden und b) dass das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährdet werden.

Nachbarn im Sinne dieser Bestimmung sind alle Personen, die durch den Bau oder den Betrieb, oder deren Eigentum oder sonstige dingliche Rechte dadurch gefährdet werden könnten. Als Nachbarn gelten auch die Inhaber von Einrichtungen, in denen sich, wie etwa in Beherbergungsbetrieben, Krankenanstalten und Heimen regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten, hinsichtlich des Schutzes dieser Personen, und die Erhalter von Schulen hinsichtlich des Schutzes der Schüler, der Lehrer und der sonst in Schulen ständig beschäftigten Personen (§ 7 Abs 2 BStG 1971).

„Nachbarschaft“ iSd § 7a Abs 1 BStG 1971 umfasst jenen räumlichen Bereich, in dem es zum Zeitpunkt der Genehmigung des Vorhabens nicht ausgeschlossen werden kann, dass es zu nachteiligen Einwirkungen iSd § 7a Abs 1 leg cit kommt. Nur in diesem „Immissionskreis bzw „-bereich“ kann es denkmöglich zu nachteiligen Einwirkungen der in Rede stehenden Art bzw durch Immissionen kommen (*Raschauer/Friedrich in Altenburger* (Hrsg), Kommentar zum Umweltrecht Band 2<sup>2</sup> (2020) zu § 7a BStG, Rz 11).

Eine Gemeinde kann „Nachbar“ sein, auch wenn sie selbst als juristische Person durch ein Vorhaben niemals persönlich gefährdet werden kann (VwGH 24.5.2006, 2003/04/0159), in ihrer Stellung als Inhaberin bestimmter Einrichtungen (zB Kindergarten) hinsichtlich des Schutzes dieser Personen, die sich dort regelmäßig vorübergehend aufhalten bzw auch als Eigentümerin von durch das Vorhaben betroffenen Grundstücken, soweit durch das Vorhaben eine mögliche Gefährdung durch Immissionen gegeben ist.

Ein allgemeines Mitspracherecht, das die Wahrung der Interessen der Allgemeinheit bzw der Gemeindebevölkerung betrifft, kommt der Standortgemeinde, in welchem das Vorhaben realisiert werden soll, nach dem Bundesstraßengesetz 1971 nicht zu.

#### C.2. Parteistellung der Beschwerdeführerin und deren Umfang

Der Beschwerdeführerin kommt als Eigentümerin der Grundstücke mit den Nummern \*\*1, \*\*2, \*\*3, \*\*4, \*\*5 und \*\*6, jeweils EZ \*\*7, \*\*8, EZ \*\*9 und \*\*6, EZ \*\*10, alle KG \*\*\*\*\* Z, die im Immissionsbereich des Vorhabens liegen und von diesem unterschiedlich betroffen sind, Parteistellung gemäß § 7a Abs 1 lit b BStG 1971 zu.

Auch als Inhaberin von Einrichtungen hinsichtlich des Schutzes dieser Personen, die sich dort regelmäßig vorübergehend aufhalten, kommt der Beschwerdeführerin Parteistellung gemäß § 7a Abs 1 lit a BStG 1971 zu, da auch diese Einrichtungen unter Verweis auf die luftchemische Untersuchung des Einreichprojekts (Beilage 10.2.1) als vom Immissionsbereich umfasst angesehen werden können.

Die Beschwerdeführerin ist daher dem Grunde nach berechtigt, mögliche Gefährdungen des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte und der Gesundheit von Personen, die sich in bestimmten Einrichtungen der Beschwerdeführerin als Inhaberin regelmäßig vorübergehend dort aufhalten, verfahrensgegenständlich insbesondere des Gemeindekindergartens und der Gemeindegrippe, als Einwendungen zu erheben.

#### D. Prüfumfang im Beschwerdeverfahren

Der Standortgemeinde, in welcher ein Vorhaben realisiert werden soll, kommt unter Verweis auf die Ausführungen im Punkt C.1. bei einem Trassenfestlegungsverfahren gemäß § 4 Abs 1 BStG 1971 im Gegensatz zu einem UVP-Genehmungsverfahren keine (Formal-)Parteistellung zu (vgl § 19 Abs 3 UVP-G 2000).

Der Prüfumgang in einem solchen Beschwerdeverfahren nach dem Bundesstraßengesetz 1971 beschränkt sich für das Landesverwaltungsgericht Tirol daher auch bei einer Standortgemeinde als Beschwerdeführerin ausschließlich auf den subjektiven Nachbarschaftsschutz gemäß § 7a BStG 1971, bei welchem es sich dem Grunde nach um einen Immissionsschutz im Rahmen einer Nachbarschaftsbeschwerde handelt (VwGH 27.3.2019, Ra 2018/06/0264; 3.8.2026, Ro 2016/07/0008).

Die belangte Behörde wies unter Einbeziehung ihrer rechtlichen Erwägungen (S 246, 248 und 252 des angefochtenen Bescheides) sämtliche von der Beschwerdeführerin während der Einwendungsfrist vom 22.12.2022 bis 16.2.2023 im Rahmen des durchgeführten Großverfahrens erhobenen Einwendungen als unzulässig zurück. Im Beschwerdeverfahren ist daher zunächst die Frage zu klären, ob das Großverfahren entsprechend den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen durchgeführt wurde und bejahendenfalls die Beschwerdeführerin zulässige Einwendungen erhob und damit ihre Parteistellung wahrte.

#### E. Großverfahren und Präklusionsfolgen



E.1. Voraussetzungen zur Anwendbarkeit der Bestimmungen für Großvorhaben sowie Kundmachung mittels Edikt (§ 44a Abs 1 und 2 AVG) und Einhaltung der besonderen Kundmachungsvorschriften gemäß § 4 Abs 5 BStG

Gemäß § 44a Abs 1 AVG kann die Behörde den Antrag durch Edikt kundmachen, wenn an einer Verwaltungssache voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind.

Die Anwendbarkeit der für Großverfahren in §§ 44a bis 44g AVG vorgesehenen Regelungen setzt erstens eine auf Antrag eingeleitete Verwaltungssache und zweitens eine Beteiligung von voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen daran voraus. Ob die zweite Voraussetzung für die Durchführung eines Großverfahrens erfüllt ist, hat die Behörde durch eine Prognoseentscheidung zu konstatieren (vgl VwSlg 17.301 A/2007; 18.090 A/2011).

Die belangte Behörde befasste zur Klärung dieser Frage eine Amtssachverständige. Diese teilte in ihrer Stellungnahme vom 16.9.2022, \*\*\*, mit, eine Beteiligung von mehr als 100 Personen am Verfahren ist im Hinblick auf die Lage (Siedlungsgebiet) und die Größe des Untersuchungsgebiets als möglich anzusehen, da eine Vielzahl von Nachbarn und Grundeigentümern aus verschiedenen Gründen (Immissionen in der Bau- und/oder Betriebsphase etc) am Verfahren beteiligt sein könnten.

Die beiden Grundvoraussetzungen für die Anwendbarkeit der Großverfahrensbestimmungen der §§ 44a bis 44g AVG lagen zusammenfassend vor: verfahrenseinleitender Antrag der EE BMG vom 16.5.2022 und Prognoseentscheidung für die Beteiligung von voraussichtlich mehr als 100 Personen am Verfahren laut Stellungnahme der Amtssachverständigen vom 16.9.2022. Die getroffene Prognoseentscheidung stützte sich dabei auf konkrete Tatsachen im Einreichprojekt, insbesondere auf die luftchemischen Untersuchungen und die Lärmkarten als Ausbreitungsrechnungen, aus denen das Ausbreitungsgebiet der Immissionen und die betroffenen Objekte und Grundstücke und damit die Anzahl von potenziell betroffenen Nachbarn und Grundeigentümern ersichtlich sind (vgl VwGH 11.10.2007, 2006/04/0250; 24.3.2011, 2009/07/0160).

Die belangte Behörde befasste in weiterer Folge zur Beurteilung der Frage, ob die ein- bzw nachgereichten Plan- und Projektunterlagen und die Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit für die Auflage zur öffentlichen Einsicht gemäß § 4 Abs 5 BStG 1971 als ausreichend angesehen und ob die eingereichten Fachgutachten als plausibel und nachvollziehbar bewertet werden können, die bestellten nichtamtlichen Sachverständigen. In deren Stellungnahmen vom 30.11.2022 bzw 2.12.2022 stellten diese fest, die mit Antragstellung vorgelegten und in Folge ergänzten Plan- und Projektunterlagen und Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit sind als ausreichend für die Auflage zur öffentlichen Einsicht bei der berührten Gemeinde gemäß § 4 Abs 5 BStG 1971 anzusehen.

Gemäß § 44a Abs 2 AVG hat das Edikt erstens den Gegenstand des Antrages und eine Beschreibung des Vorhabens, zweitens eine Frist von mindestens sechs Wochen, innerhalb derer bei der Behörde schriftlich Einwendungen erhoben werden können, drittens den Hinweis auf die Rechtsfolgen des § 44b AVG (Personen verlieren ihre Stellung als Partei, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftlich Einwendungen erheben) und viertens den Hinweis, die Kundmachungen und Zustellungen im Verfahren können durch Edikt vorgenommen

werden, zu enthalten. Das Edikt ist gemäß § 44 Abs 3 AVG im redaktionellen Teil zweier im Bundesland weitverbreiteter Tageszeitungen und im „Amtsblatt zur Uer Zeitung“ zu verlautbaren.

Das Edikt, in dem die Auflage der Plan- und Projektunterlagen sowie der Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit zur öffentlichen Einsicht innerhalb einer Frist von acht Wochen (vom 22.12.2022 bis einschließlich 16.2.2023) verlaublich wurde, veröffentlichte die belangte Behörde gemäß § 44a Abs 3 AVG im Amtsblatt zur Uer Zeitung und im redaktionellen Teil zweier im Bundesland Tirol weitverbreiteter Tageszeitungen (KK und LL Tirol Ausgabe) am 20.12.2022.

In der Kundmachung wurde das Vorhaben beschrieben und auf die Möglichkeit der Einsichtnahme beim Gemeindeamt der Gemeinde Z sowie bei der belangten Behörde hingewiesen. Es war darin der Hinweis auf die jedermann zukommende Möglichkeit zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme an die belangte Behörde gemäß § 4 Abs 5 BStG 1971 enthalten. Gemäß § 44b AVG wurde im Edikt ausdrücklich festgestellt, Personen verlieren ihre Stellung als Partei, soweit sie nicht rechtzeitig innerhalb der Einwendungsfrist vom 22.12.2022 bis einschließlich 16.2.2023 bei der belangten Behörde schriftlich Einwendungen erheben. Darüber hinaus enthielt die Kundmachung den Hinweis, alle weiteren Kundmachungen und Zustellungen in diesem Verfahren können durch Edikt vorgenommen werden.

Die Kundmachung von Zeit und Ort der Auflage wurde darüber hinaus zur öffentlichen Einsicht an der Amtstafel des Gemeindeamtes der Gemeinde Z gemäß § 4 Abs 5 BStG 1971 angeschlagen.

Mit dem am 24.2.2023 bei der belangten Behörde eingelangten Schreiben übermittelte die Gemeinde Z zum Nachweis der ordnungsgemäßen Kundmachung die mit dem Anschlag und Abnahmevermerk „die Kundmachung wurde am 9.12.2022 an der Amtstafel angeschlagen und am 20.2.2023 abgenommen“ versehene Kundmachung. Von der Gemeinde Z wird darin bestätigt, es wurden ausreichende Plan- und Projektunterlagen sowie Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit und die gutachterlichen Stellungnahmen durch acht Wochen vom 9.12.2022 bis einschließlich 20.2.2023 gemäß § 4 Abs 5 BStG 1971 im Gemeindeamt zur öffentlichen Einsicht aufgelegt.

Zusammenfassend nahm die belangte Behörde zu Recht von der Möglichkeit Gebrauch, das verfahrensgegenständliche Verfahren unter Anwendung der Bestimmungen für Großverfahren gemäß den §§ 44a bis 44g AVG durchzuführen. Die Voraussetzungen gemäß § 44a Abs 1 AVG lagen vor. Das kundgemachte Edikt entsprach den gesetzlichen Vorgaben gemäß § 44a Abs 2 AVG. Die Kundmachungsvorschrift gemäß § 4 Abs 5 BStG 1971 hielt die belangte Behörde ebenfalls ein.

#### E.2. Präklusionsfolgen

Gemäß § 44b Abs 1 AVG hat ein durch Edikt kundgemachter Antrag zur Folge, dass Personen ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftlich Einwendungen erheben.

Das verfahrensgegenständliche Edikt vom 6.12.2022, \*\*\*, entsprach wie bereits unter Punkt E.1. ausgeführt den gesetzlichen Voraussetzungen gemäß § 44a Abs 2 AVG und enthielt insbesondere den Hinweis auf die Rechtsfolgen des § 44b Abs 1 AVG (§ 44a Abs 2 Z 3 AVG) und darüber hinaus eine über die gesetzlich vorgesehene Mindestfrist hinausgehende achtwöchige Einwendungsfrist (§ 44a Abs 2 Z 2 AVG).

Die Nichterhebung zulässiger Einwendungen in Schriftform innerhalb der Einwendungsfrist vom 22.12.2022 bis 16.2.2023 löste somit verfahrensgegenständlich die Präklusion der Nachbarn aus.

Innerhalb der Einwendungsfrist erhob die Beschwerdeführerin schriftlich Einwendungen mit den Schriftsätzen vom 13.2.2023 und 16.2.2023, somit rechtzeitig. Ob es sich dabei auch um zulässige Einwendungen handelte, ist in weiterer Folge zu klären.

## F. Einwendungen

### F.1. Allgemeines

Einwendungen stellen Behauptungen einer Verletzung in subjektiven Rechten dar.

Eine entsprechende und damit taugliche Einwendung iSd § 42 AVG und § 44b Abs 1 AVG liegt nur dann vor, wenn der Nachbar die Verletzung eines konkreten subjektiven Rechtes geltend macht (VwGH 24.4.1990, 89/04/0193).

Dem betreffenden Vorbringen muss jedenfalls entnommen werden können, dass überhaupt die Verletzung eines subjektiven Rechtes geltend gemacht wird, und ferner, welcher Art dieses Recht ist (vgl VwGH 16.4.1985, 84/04/0104; 20.12.1994, 94/04/0100).

Ein lediglich allgemein gehaltenes, nicht auf die konkreten Verhältnisse des Beteiligten abgestelltes Vorbringen stellt schon begrifflich keine Behauptung der Verletzung eines subjektiv öffentlichen Rechtes im Sinne des Rechtsbegriffes einer Einwendung dar (vgl VwGH 16.7.1996, 95/04/0241; 2.2.2000, 99/04/0172).

Wendet sich ein Nachbar gegen das zur Genehmigung eingereichte Projekt aus dem in § 74 Abs 2 Z 1 GewO 1994 genannten Grund der Eigentumsgefährdung, so hat er durch ein konkretes Vorbringen geltend zu machen, dass durch die Betriebsanlage sein Eigentum über eine bloße Minderung des Verkehrswertes hinaus in seiner Substanz, wozu auch der Verlust der Verwertbarkeit zählt, bedroht ist (vgl VwGH 12.11.1996, 96/04/0137; 25.6.1991, 94/04/0004). Die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes kann auch auf Nachbarschaftseinwendungen nach dem Bundesstraßengesetz 1971 angewendet werden.

Hinsichtlich der Auslegung von Vorbringen ist zu unterscheiden, ob diese von einer rechtskundig vertretenen oder von einer rechtskundig nicht vertretenen Person erhoben wurden. Bei Letzteren ist ein entsprechend anderer (niedrigerer) Maßstab anzulegen und eine Beurteilung der Einwendungen nicht nur nach deren Wortlaut, sondern auch nach deren Sinn vorzunehmen (vgl VwGH 11.3.2016, 2013/06/0154; 28.3.2006, 2005/06/0295).

### F.2. Einwendungen gemäß § 7a Abs 1 BStG 1971:

Einwendungen gemäß § 7a Abs 1 BStG 1971 sind solche, die sich auf die Verletzung dieser, dem Nachbarn gegenüber bestehenden subjektiv öffentlichen Rechte beziehen und dabei eine konkrete Gefährdung in Bezug auf den nach dem Bundesstraßengesetz 1971 den Nachbarn zukommenden Immissionsschutz (insbesondere Lärm, Licht, Luft und Erschütterungen) aufzeigen (sog subjektiver Nachbarschutz). Der sog objektive Nachbarschutz des § 7 Abs 3 BStG 1971 begründet hingegen keine subjektiven Rechte (§ 7 Abs 8 BStG 1971).

Zum subjektiven Nachbarschutz führen die Erläuternden Bemerkungen zum neugefassten § 7a BStG 1971 aus, der Begriff des Nachbarn und der Umfang der Rechte werden inhaltlich an das UVP-G 2000 angelehnt (ErläutRV \*\*73 BlgNr 22. GP S 11). Die materiellen Voraussetzungen der Stellung als Nachbar orientiert sich folglich an § 19 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000. Maßstab für die subjektiven Rechte der Nachbarn ist § 24f Abs 1 Z 2 UVP-G 2000 (vgl VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160).

Gemäß § 24f Abs 1 Z 2 lit a UVP-G 2000 dürfen Genehmigungen (Abs 6) nur erteilt werden, wenn im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zusätzlich ua die nachstehende Voraussetzung erfüllt ist: Die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist 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.

Das Bundesstraßengesetz 1971 gewährt folglich den Nachbarn in Bezug auf die im § 7a Abs 1 BStG 1971 gewährten subjektiv öffentlichen Rechte einen Immissionsschutz, der im Wesentlichen einen Lärmschutz darstellt (vgl *Raschauer/Friedrich* in *Altenburger* (Hrsg), Kommentar zum Umweltrecht Band 2<sup>2</sup> (2020) zu § 7a BStG, Rz 2).

§ 7a Abs 1 BStG 1971 stellt jeweils auf die Gefährdung des Lebens und der Gesundheit sowie des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte der Nachbarn ab.

Eine Gefährdung dinglicher Rechte (lit b, zB Eigentum an einer Liegenschaft; Miete; Dienstbarkeit) besteht nur dann, wenn diese in ihrer Substanz bedroht werden, indem ihre bestimmungsgemäße Ausübung auf Dauer unmöglich gemacht wird (VwGH 27.6.2003, 2001/04/0236; US 11.6.2010, 2009/6-142, Heiligenkreuz; *N. Raschauer*, Sachgüterschutz in der UVP, ÖZW 2012, 2 ff). Die §§ 7 und 7a BStG 1971 basieren auf § 75 Abs 1 GewO. Jene Norm ordnet unmissverständlich an, unter einer Gefährdung des Eigentums ist nicht die Möglichkeit einer bloßen Minderung des Verkehrswerts des Eigentums zu verstehen. Das BStG 1971 und die GewO schützen das Eigentum eines Nachbarn nur bei Bedrohung seiner Substanz oder wenn eine sinnvolle Nutzung der Sache wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich ist (VwSlg 18.760 A/2013; VwGH 24.6.2009, 2007/05/0171). Auch der Verlust der Verwertbarkeit zählt zu einer Beeinträchtigung der Substanz, weil in diesen Fällen der Mangel der Verwertbarkeit der Substanzvernichtung gleichgehalten werden muss. Wendet sich ein Nachbar gegen ein Vorhaben aus dem (alleinigen) Grund der Eigentumsgefährdung, so hat er durch ein konkretes Vorbringen geltend zu machen, dass durch das Vorhaben sein Eigentum – über eine bloße Minderung des Verkehrswerts hinaus – in seiner Substanz, wozu insb auch der Verlust der Verwertbarkeit zählt, bedroht ist (VwGH 29.1.2018, Ra 2017/04/0094). Dasselbe gilt mutatis mutandis für sonstige dingliche Rechte. Bei bloßer Gefährdung wirtschaftlicher

Interessen besteht keine Parteistellung im Genehmigungsverfahren (idS US 8.9.2005, 4B/2005/1-49, Marchfeld Nord; VwGH 24.6.2009, 2007/05/0171).

Eine „Gefährdung“ (näher *Grabler/Stolzlechner/Wendl*, GewO<sup>3</sup> [2011] § 74 Rz 23) umfasst Sachverhaltskonstellationen, in denen der Eintritt einer Gefahr (bzw eines Schadens) für rechtlich anerkannte subjektive Rechte der Nachbarn nicht ausgeschlossen werden kann; der Eintritt muss hingegen nicht gewiss sein. Die Gefährdung muss nicht konkret und unmittelbar sein (VwGH 19.6.1990, 89/04/0256); freilich muss eine gewisse Wahrscheinlichkeit ihrer Realisierung bestehen. Erfasst werden solche Gefährdungen, die vom Vorhaben ausgehen.

Die Art der Gefährdungen des Lebens und der Gesundheit ist im Gesetz (wie auch in § 74 Abs 2 GewO) nicht näher angeführt. In Betracht kommen daher alle möglichen Gefährdungen, die in kausalem Zusammenhang mit Bestand oder Betrieb des Vorhabens stehen. VwGH 12.12.2001, 2000/04/0178, stellt auf die mit einem Vorhaben verbundene Eignung ab, das Leben oder die Gesundheit bestimmter Personen zu gefährden.

Eine „Gefährdung der Gesundheit“ liegt nach hA vor, wenn im Einzelfall eine Einwirkung auf den menschlichen Organismus gegeben ist, die in Art und Nachhaltigkeit über eine bloße Belästigung hinausgeht. Die Abgrenzung ist von der Behörde im Rechtsbereich jeweils unter Heranziehung von dem Stand der medizinischen Wissenschaft entsprechenden Sachverständigenaussagen vorzunehmen (VwSlg 10.616 A/1981).

Bei einer „Gesundheitsschädigung“ hat sich die Gefährdung realisiert, der Schaden ist eingetreten (es liegt zB eine Körperverletzung vor). Dass es sich dabei um eine „dauernde“ Gesundheitsschädigung handeln muss, ist gesetzlich nicht gefordert. Auch eine bloß zeitweilige (wieder heilbare) Schädigung kann eine Gefährdung idS Gesetzes darstellen (VwGH 27.4.1993, 90/04/0265). Der Begriff „Schädigung“ meint (vereinfacht dargestellt) die Beeinträchtigung von Lebensfunktionen (zB Atmung) bzw die Reaktion des menschlichen Körpers auf schädigende Einflüsse, wie zB Immissionseinwirkungen (zB Lärm; *Ennöckl/N. Raschauer*, UVP 300 in *Ennöckl/N. Raschauer/Wessely* [Hrsg], Umweltrecht<sup>3</sup> [2020] mwH); vgl *Raschauer/Friedrich* in *Altenburger* (Hrsg), Kommentar zum Umweltrecht Band 2<sup>2</sup> (2020) zu § 7a BStG, Rz 4 ff).

Belästigungen oder sonstige wirtschaftliche oder andere amtswegig zu vollziehende öffentliche Interessen, etwa Fragen des Natur- und Landschaftsschutzes, des Forstwesens und des Ortsbilds sind demgegenüber vom subjektiven Nachbarschaftsschutz des § 7a Abs 1 BStG 1971 nicht umfasst (vgl *Raschauer/Friedrich* in *Altenburger* (Hrsg), Kommentar zum Umweltrecht Band 2<sup>2</sup> (2020) zu § 7a BStG, Rz 9).

Die möglichen Gefährdungen sind dabei ausgehend vom status quo gegenüber dem beantragten Vorhaben konkret auf den zu schützenden Personenkreis und das Eigentum oder sonstiger dinglicher Rechte der Partei darzulegen. Nur durch derartige und rechtzeitig erhobene Einwendungen bleibt die Parteistellung und damit das Mitspracherecht des Nachbarn bestehen. Andernfalls, soweit vom Nachbarn nicht rechtzeitig zulässige Einwendungen, die sich auf den gewährten Immissionsschutz gemäß § 7a Abs 1 BStG 1971 und den zusätzlich möglichen

Gefährdungen durch das geplante Vorhaben beziehen, erhoben werden, geht die Parteistellung verloren.

Die Beschwerdeführerin brachte während der Auflage zur öffentlichen Einsicht mit Schriftsatz vom 13.2.2023 Einwendungen und mit Schriftsatz vom 16.2.2023 ergänzende Einwendungen ein. Den Schriftsätzen waren ergänzend die Stellungnahmen vom 5.2.2023 und vom 10.2.2023 von DI NN und die Stellungnahme vom 31.1.2023 von OO sowie das Grundeinlösungsverzeichnis aus den Projektunterlagen (Einlage 4.8.), der Leitfaden „Einleitung chloridbelasteter Straßenwasser in Fließgewässer“ des BVIT, der Leitfaden „Chlorid des Landes Rheinland Pfalz“ und der Schriftsatz „Die BB, Geschichte, Werte und Projekte“ angefügt.

Für das Vorliegen zulässiger bzw qualifizierter Einwendungen ist unter Verweis auf die vorigen Ausführungen vorweg festzuhalten, dass hierfür die von der rechtskundig vertretenen Beschwerdeführerin erhobenen Einwendungen dem Erfordernis der Bezugnahme auf die der Beschwerdeführerin zukommenden subjektiv öffentlichen Nachbarrechte entsprechen und ein auf die konkreten Verhältnisse der Beschwerdeführerin als Eigentümerin ihrer vom Vorhaben betroffenen Grundstücke und als Inhaberin von Einrichtungen (Kindergarten- und Krippe) bezugnehmendes Vorbringen im Umfang des den Nachbarn im Bundesstraßengesetz 1971 eingeräumten Immissionsschutzes zum Inhalt haben (vgl VwGH 16.7.1996, 95/04/0241; 2.2.2000, 99/04/0172; 12.11.1996, 96/04/0137; 25.6.1991, 94/04/0004).

Die Einwendungen müssen in diesem Zusammenhang zumindest derart konkretisiert sein, als damit die möglichen Gefährdungen in Bezug auf die einzelnen Grundstücke und Personen in den umfassten Einrichtungen aufgezeigt werden. Die möglichen Gefährdungen haben sich dabei darauf zu beziehen, inwiefern das verfahrensgegenständliche Vorhaben und nur in Bezug auf dieses, sich auf die betroffenen Grundstücke und Einrichtungen der Beschwerdeführerin gefährdend auswirkt. Ausgehend vom Ist-Zustand, der unbestrittenermaßen eine bestimmte Belastung der Bevölkerung darstellt und im Übrigen auch von den beigezogenen Sachverständigen als solches festgehalten wurde, sind die ausschließlich auf das verfahrensgegenständliche Vorhaben bezogenen negativen Auswirkungen und damit das „Mehr“ an Gefährdung gegenüber dem status quo darzustellen und müssen die Einwendungen darauf bezogen gerichtet sein. Einem allgemein auf bestimmte Einwirkungen auf die Nachbarschaft oder Gemeindeglieder bezogenes Vorbringen kommt hingegen die Qualifikation als Einwendung im Rechtssinn nicht zu (vgl VwGH 19.10.1993, 92/04/0237; 18.6.1996, 95/04/0220).

### F.3. Einwendungen Gesundheitsschutz (§ 7a Abs 1 lit a BStG 1971):

Die Beschwerdeführerin trifft in ihrem Schriftsatz vom 13.2.2023 eingangs die Feststellung, sie ist Inhaberin des Gemeindekindergartens und der Krippe Z (S 4). Es handelt sich dabei um zwei Einrichtungen der Beschwerdeführerin iSd § 7a Abs 2 dritter Satz BStG 1971. Die Beschwerdeführerin ist diesbezüglich berechtigt, Einwendungen hinsichtlich des Gesundheitsschutzes bezogen auf Personen für die Dauer deren Aufenthaltes in diesen Einrichtungen, in Ansehung auf konkrete Gefährdungen, die sich aus dem Vorhaben ergeben, vorzubringen. Der Gesundheitsschutz umfasst dabei einen Immissionsschutz, insbesondere hinsichtlich der Schutzgüter Lärm, Licht, Luft und Erschütterungen, gegenüber dem status quo.

Die Beschwerdeführerin trifft zwar eingangs die Feststellung, Inhaberin des Gemeindekindergartens und der Krippe Z zu sein, in weiterer Folge wird von der Beschwerdeführerin in ihren gesamten Ausführungen jedoch kein einziges weiteres Mal eine konkrete Gefährdung der Gesundheit und des Lebens ausgehend vom Vorhaben auf die sich regelmäßig vorübergehend aufhaltenden Personen in den beiden Einrichtungen der Beschwerdeführerin vorgebracht. Dazu ist im Detail auszuführen:

Auf den Seiten 27 bis 33 führt die Beschwerdeführerin zum Recht auf Gesundheitsschutz nach dem Bundesstraßengesetz 1971 und zur Gesundheitsgefährdung bei Erneuerung der CC durch Feinstaubbelastung, Lärmimmissionen und Erhöhung der Emissionslast aus.

Zunächst erstattet die Beschwerdeführerin allgemeine rechtliche Ausführungen zum Recht auf Gesundheitsschutz nach dem Bundesstraßengesetz (S 27). Mit diesen Darlegungen wird eine Parteistellung der Beschwerdeführerin nicht begründet.

Zur Gesundheitsgefährdung bei Erneuerung der CC verweist die Beschwerdeführerin eingangs auf das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofs vom 12.12.2001, 2000/04/0178, wonach im Zusammenhang mit Bestand oder Betrieb des Vorhabens auf die damit verbundene Eignung, das Leben oder die Gesundheit bestimmter Personen zu gefährden, abzustellen ist. Damit gibt die Beschwerdeführerin beispielhaft die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs wieder, ohne damit ein mit dem Vorhaben im Zusammenhang stehendes Vorbringen zu erstatten.

Im Anschluss daran erfolgen fachliche Ausführungen zur Gefährdung infolge Feinstaubbelastung (S 28 ff). Dabei führt die Beschwerdeführerin inhaltlich allgemein zum Thema (Ultra-)Feinstaub und Reifenabrieb und die davon ausgehenden Gesundheitsgefahren, besonders für das R aufgrund des sehr hohen und stetig steigenden Verkehrsaufkommens, aus. Im Zuge dieser Ausführungen verweist die Beschwerdeführerin, „für die Gesundheit der Bevölkerung der Gemeinde Z, aber auch der anderen Gemeinden im R bis nach Y, ist die verkehrstechnische, topographische und meteorologische Situation im R relevant“ bzw ist „die Situation insbesondere im R und damit auch im unmittelbaren Bereich der Gemeinde Z dramatisch“. Sämtliche Ausführungen zur Gefährdung infolge Feinstaubbelastung beziehen sich dem Grunde nach auf die bereits bestehende Situation im R, insbesondere auf das bestehende hohe Verkehrsaufkommen, und nicht auf das verfahrensgegenständliche Vorhaben. Inwiefern durch das verfahrensgegenständliche Vorhaben im Verhältnis zu dieser Ausgangssituation und künftigen Verkehrsentwicklung eine konkrete erhöhte Gefährdung hinsichtlich des geschützten Personenkreises in ihren Einrichtungen ausgeht, wird hingegen nicht vorgebracht bzw aufgezeigt. Eine diesbezügliche Darstellung der Auswirkungen hinsichtlich Feinstaub fehlt. Wie unter Punkt F.2. ausgeführt, ist die konkrete Gefährdung durch Immissionen des Vorhabens gegenüber dem status quo maßgeblich. Eine konkrete Gefährdung durch Feinstaub (Reifenabrieb, Ultrafeinstaub) und damit zulässige Einwendungen gemäß § 7a Abs 1 lit a BStG 1971 zeigt die Beschwerdeführerin damit in Bezug auf ihre zwei Einrichtungen und dem darin geschützten Personenkreis nicht auf.

Zur Gefährdung infolge Lärmimmissionen (S 31 f) führt die Beschwerdeführerin fachlich und allgemein aus, es bleibt der Lärm durch die Rollgeräusche der Reifen unabhängig vom Antrieb und den diesbezüglichen Entwicklungen bestehen bzw werden die Rollgeräusche durch immer

größere und breitere Reifen größer. Diesbezüglich führt die Beschwerdeführerin aus, „die Lärmbelästigung der ortsansässigen Bevölkerung wird trotz Motorenentwicklung nicht geringer, sondern proportional zum jährlich steigenden Verkehrsaufkommen größer“. Die Beschwerdeführerin zeigt mit diesen fachlichen Ausführungen allgemein die Problematik durch Rollgeräusche und deren Lärmimmissionen auf. Inwiefern damit aber mögliche (erhöhte) Gefährdungen hinsichtlich der geschützten Personen in ihren Einrichtungen bezogen auf das Vorhaben verbunden sind, zeigt die Beschwerdeführerin nicht auf. Eine diesbezügliche konkrete Gesundheitsgefährdung wird von ihr dem Grunde nach nicht behauptet. In den Ausführungen erfolgt von Seiten der Beschwerdeführerin lediglich eine Bezugnahme auf die ortsansässige Bevölkerung, die sich in der Aussage, „die Lärmbelästigung der ortsansässigen Bevölkerung wird trotz Motorenentwicklung nicht geringer, sondern proportional zum jährlich steigenden Verkehrsaufkommen größer“, erschöpft. Eine konkrete Gefährdung durch Lärmimmissionen und damit zulässige Einwendungen gemäß § 7a Abs 1 lit a BStG 1971 zeigt die Beschwerdeführerin auch damit in Bezug auf ihre zwei Einrichtungen und dem darin geschützten Personenkreis nicht auf.

Zur Erhöhung der Emissionslast (S 32 f) durch das Projekt führt die Beschwerdeführerin zunächst inhaltlich zum Vorhaben aus, mit der Generalerneuerung der CC soll die bestehende Fahrstreifenbreite vergrößert und ein eigener Pannestreifen hinzugefügt werden. Diesbezüglich zieht die Beschwerdeführerin den Schluss, die Aufnahmekapazität von Fahrzeugen und damit zugleich die Frequenz des Fahrzeugverkehrs wird aufgrund dieser Maßnahmen im fraglichen Bereich deutlich erhöht werden und stellt dies die Vorstufe zu einer generellen Erweiterung der BB durch Errichtung einer dritten Fahrspur dar. Dies führt wiederum zu einer Erhöhung des Fahrzeugverkehrs, womit die Verstärkung der Lärm- und Feinstaubemissionen und damit zugleich die Erhöhung der Gesundheitsgefährdung der ansässigen Bevölkerung aufgrund der Schadstoffemissionen auf der Hand liegt. Dazu ist zunächst festzuhalten, eine dritte Fahrspur ist im Gegensatz zu einem eigenen Pannestreifen nicht projektiert und folglich nicht verfahrensgegenständlich. Grundlage des verfahrensgegenständlichen Trassengenehmigungsverfahrens gemäß § 4 BStG 1971 ist das eingereichte Projekt, wonach durch das Vorhaben gegenüber der bestehenden CC je zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung unverändert bestehen bleiben. Die von der Beschwerdeführerin behauptete Vorstufe zu einer dritten Fahrstufe bildet mangels Gegenstand des Verfahrens keine Grundlage für darauf gerichteten Einwendungen. Im Übrigen bringt die Beschwerdeführerin wiederum nur allgemein eine sich durch die Verstärkung der Lärm- und Feinstaubemissionen ergebende Erhöhung der Gesundheitsgefährdung in Bezug auf die ortsansässige Bevölkerung vor.

Im Fazit (S 33) führt die Beschwerdeführerin zusammenfassend aus, „die gesundheitliche Belastung der ortsansässigen Bevölkerung aufgrund von Lärm und Luftschadstoffen (Feinstaub) hat schon jetzt das Maß des zulässigen überschritten. Mit dem Ausbau der CC und der Erweiterung des Personen- und Lastkraftwagenverkehrs ist nicht nur eine Verstärkung der Gesundheitsgefährdung, sondern vielmehr bereits die Wahrscheinlichkeit einer Gesundheitsschädigung verbunden. So ist beispielsweise der Prozentsatz von ortsansässigen Personen mit Krebserkrankungen in den vergangenen Jahren um 300 % gestiegen. Er liegt zugleich damit weit über dem Bundesdurchschnitt.“. Die Beschwerdeführerin stellt damit zunächst fest, die gesundheitliche Belastung der ortsansässigen Bevölkerung ist bereits jetzt



überschritten. Damit bezieht sich die Beschwerdeführerin auf den status quo und folglich auf die gegenwärtige Situation. Danach folgt die Aussage, mit dem Ausbau der CC und der Erweiterung des Personen- und Lastkraftwagenverkehrs ist eine weitere Gesundheitsgefährdung bzw wahrscheinliche Gesundheitsschädigung verbunden. Diesbezüglich geht die Beschwerdeführerin von einer gegenüber dem Bundesdurchschnitt um 300% gestiegenen Krebserkrankungsrate bei ortsansässigen Personen aus. Diese Aussagen mögen zutreffen und auf Erfahrungen basieren, zeigen jedoch nicht auf, welche durch das Vorhaben bedingte diesbezügliche erhöhte Gesundheitsgefährdung bzw wahrscheinliche Gesundheitsschädigung in Bezug auf die in ihren zwei Einrichtungen geschützten Personen ausgeht. Die Beschwerdeführerin bringt zu keinem Zeitpunkt vor, inwieweit durch das verfahrensgegenständliche Vorhaben es zu einer Verschlechterung durch Immissionen kommt. Das Vorbringen erweist sich daher als keine zulässige Einwendung gemäß § 7a Abs 1 lit a BStG 1971 in Bezug auf die zwei Einrichtungen und dem darin geschützten Personenkreis der Beschwerdeführerin.

Zusammenfassend ist festzuhalten, die Beschwerdeführerin trifft eingangs die Feststellung, Inhaberin des Gemeindecindergartens und der Krippe Z zu sein. In weiterer Folge wird von der Beschwerdeführerin in ihren gesamten Ausführungen kein einziges weiteres Mal eine konkrete Gefährdung der Gesundheit und des Lebens ausgehend vom Vorhaben auf die sich regelmäßig vorübergehend aufhaltenden Personen in den beiden Einrichtungen der Beschwerdeführerin vorgebracht. Einen Bezug zu Personen stellt die Beschwerdeführerin in den vorgebrachten allgemeinen Ausführungen bei der Gefährdung infolge Feinstaubbelastung (S 28) hinsichtlich der Bevölkerung der Gemeinde Z und weiterer Gemeinden im R bis nach Y her. Diesbezüglich trifft die Beschwerdeführerin jedoch nur eine Feststellung, wonach für die Gesundheit der Bevölkerung der Gemeinde Z, aber auch der anderen Gemeinden im R bis nach Y, die verkehrstechnische, topographische und meteorologische Situation im R relevant ist. Einen weiteren Bezug zu Personen zieht die Beschwerdeführerin bei den Ausführungen zu den Lärmimmissionen. Auch hier stellt die Beschwerdeführerin lediglich fest, die Lärmbelastung der ortsansässigen Bevölkerung wird trotz Motorenentwicklung nicht geringer, sondern proportional zum jährlich steigenden Verkehrsaufkommen größer. Auch bei den Ausführungen zur Erhöhung der Emissionslast nimmt die Beschwerdeführerin ausschließlich Bezug auf die ortsansässige Bevölkerung.

Die Beschwerdeführerin erstattete somit im Ergebnis kein auf die konkreten Verhältnisse bezogenes Vorbringen (Auswirkungen des Vorhabens auf den geschützten Personenkreis in den Einrichtungen der Beschwerdeführerin). Die nur zum Teil erfolgte Bezugnahme auf die ortsansässige Bevölkerung erweist sich in diesem Zusammenhang zur Begründung einer zulässigen Einwendung als zu unkonkret. Der Beschwerdeführerin kommt verfahrensgegenständlich eine Parteistellung nur im Umfang einer „Nachbarin“ gemäß § 7a Abs 2 BStG 1971 zu. Zulässige Einwendungen müssen sich daher auf diese Stellung beziehen und beschränken. Einem bloß allgemein auf Einwirkungen auf die Nachbarschaft („ortsansässige Bevölkerung“) gerichtetes Vorbringen kommt eine Qualifikation als Einwendung im Rechtssinn nicht zu (vgl VwGH 28.10.1997, 95/04/0151).

Die Beschwerdeführerin brachte demzufolge keine zulässigen Einwendungen gemäß § 7a Abs 1 lit a BStG 1971 vor und ging ihre Parteistellung diesbezüglich damit verloren. Ein allgemeines

Mitspracherecht, das die Wahrung der Interessen der Allgemeinheit bzw der Gemeindebevölkerung betrifft, kommt der Standortgemeinde, in welchem das Vorhaben realisiert werden soll, nach dem Bundesstraßengesetz 1971 nicht zu.

F.4. Einwendungen Eigentumsschutz und sonstiger dinglicher Rechte (§ 7a Abs 1 lit b BStG 1971):

Die Beschwerdeführerin trifft in ihrem Schriftsatz vom 13.2.2023 eingangs die Feststellung, sie ist Eigentümerin der Grundstücke mit den Nummern \*\*1, \*\*2, \*\*3, \*\*4, \*\*5 und \*\*6, jeweils EZ \*\*7, \*\*8, EZ \*\*9 und \*\*6, EZ \*\*10), die von der Verwirklichung des Vorhabens unmittelbar betroffen sind (S 4). Die Beschwerdeführerin strebt dadurch eine Parteistellung gemäß § 7a Abs 1 lit b BStG 1971 an, die sie in weiterer Folge berechtigen würde, Einwendungen in Bezug auf die von ihr angeführten Grundstücke hinsichtlich Gefährdung des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte dieser, zu erheben.

Unter Verweis auf die Ausführungen im Punkt F.2. sind Einwendungen gemäß § 7a Abs 1 BStG 1971 solche, die sich auf die Verletzung dieser, dem Nachbarn gegenüber bestehenden subjektiv öffentlichen Rechte beziehen und dabei eine konkrete Gefährdung in Bezug auf den nach dem Bundesstraßengesetz 1971 den Nachbarn zukommenden Immissionsschutz (insbesondere die Schutzgüter Lärm, Licht, Luft und Erschütterungen) aufzeigen. Einwendungen, die nicht durch Immissionen bedingt sind, sind demnach nicht umfasst. Folglich fällt beispielsweise die drohende Enteignung, welche im Rechtssinn eine Gefährdung des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte darstellt, nicht unter die gemäß § 7a Abs 1 lit b BStG 1971 den Nachbarn gewährten subjektiv öffentlichen Rechte. Für eine drohende Enteignung sieht das Bundesstraßengesetz 1971 ein eigenes Enteignungsverfahren (§§ 17 ff BStG 1971) vor, welches dem Eigentümer eines Grundstücks einen entsprechenden Rechtsschutz einräumt.

Zunächst führt die Beschwerdeführerin aus, ihre Grundstücke werden einerseits direkt zur Umsetzung des Projektes benötigt, weitere Grundstücke werden darüber hinaus durch den auf der Straße zu erwartenden Verkehr in ihrer Nutzbarkeit extrem beeinträchtigt (S 6 f). Mit diesem Vorbringen trifft die Beschwerdeführer eine allgemeine Aussage bzw Feststellung, ohne konkret eine Gefährdung durch Immissionen des Vorhabens gegenüber dem status quo darzulegen. Das Vorbringen zielt viel mehr auf eine mögliche Enteignung bzw verminderte Nutzbarkeit ab. Eine zulässige Einwendung gemäß § 7a Abs 1 lit b BStG 1971 begründet die Beschwerdeführerin damit nicht. Dies gilt in gleicher Weise auch für das Vorbringen, wonach der Beschwerdeführerin hinsichtlich der Grundstücke mit den Nummern \*\*1, \*\*2, \*\*3, \*\*4, \*\*5 und \*\*6, jeweils EZ \*\*7, \*\*8, EZ \*\*9 und \*\*6, EZ \*\*10, alle KG \*\*\*\*\* Z, der gänzliche Eigentumsentzug im Wege der Enteignung, da diese Grundstücke unmittelbar für die Umsetzung des Bundesstraßenprojektes benötigt werden, droht (S 7). In diesem Zusammenhang ist anzumerken, lediglich in Bezug auf das Grundstück Nr \*\*1 in EZ \*\*7 droht der Beschwerdeführerin laut Grundeinlösungsverzeichnis die Enteignung.

Des Weiteren bringt die Beschwerdeführerin vor, die beantragte Maßnahme beschränkt ihre Eigentümerbefugnisse massiv hinsichtlich weiterer, im Nahebereich gelegener Grundstücke (S 7). Die Beschränkungen äußern sich nach dem Vorbringen der Beschwerdeführerin durch übermäßige Immissionen aufgrund des Gebrauches der Straße, die nicht untersagt werden

können, indem das Betreten ihrer Grundstücke im Rahmen von Vorarbeiten durch Organe des Bundes ebenso zu dulden ist, wie die Wasserableitung sowie Schneeablagerungen. Ebenso bringt die Beschwerdeführerin vor, eine Zulässigkeit der Eigennutzung auch nur benachbarter Grundstücke im Eigentum der Einschreiterin wird beschränkt. Mit diesem Vorbringen bringt die Beschwerdeführerin ebenfalls keine zulässigen Einwendungen vor. Zum einen erweist sich die Bezugnahme auf „weitere, im Nahebereich gelegener Grundstücke“ als zu unspezifiziert, zum anderen spricht die Beschwerdeführerin von „Beschränkungen“, die sich durch Betreten ihrer – nicht näher spezifizierten – Grundstücke durch Dritte und Wasserableitungen sowie Schneeablagerungen bzw durch nicht näher begründete Beschränkungen der Eigennutzung ihrer benachbarten Grundstücke äußert. Mit diesem Vorbringen bringt die Beschwerdeführerin keine konkret auf bestimmte Grundstücke bezogene Gefährdungen vor. Die angesprochenen Beschränkungen führen zu keiner Bedrohung der Substanz bzw Verwertbarkeit ihrer Grundstücke. Die nicht konkretisierten Grundstücke der Beschwerdeführerin sind, wenn überhaupt, mit einer allenfalls (temporären) bloßen Minderung des Verkehrswertes bedroht. Derartige Beschränkungen sind entweder durch die Behörde im Zuge des objektiven Nachbarschutzes gemäß § 7 BStG 1971 zu berücksichtigen bzw gemäß § 7a Abs 3 BStG 1971 als privatrechtliche Einwendungen zu qualifizieren. Hinsichtlich der Duldung von Wasserableitungen und Schneeablagerungen ist zudem auf § 24 Abs 2 und 5 BStG 1971 zu verweisen, wonach die Anrainer der Bundesstraßen verpflichtet sind, den freien Abfluss des Wassers von der Straße auf ihren Grund und die Ablagerung von Schnee ohne Anspruch auf Entschädigung, die Herstellung von Ableitungsgräben, Sickergruben und dergleichen, gegen Entschädigung, die im Streitfall unter sinngemäßer Anwendung des § 20 zu bestimmen ist, zu dulden. Abs 5 leg cit normiert, die Eigentümer von der Bundesstraße benachbarten Grundstücken können die beim Bau oder Ausbau einer Bundesstraße von Grundstücken des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) ausgehenden Einwirkungen nicht untersagen. Wird durch solche Einwirkungen die ortsübliche Benützung des nachbarlichen Grundes wesentlich beeinträchtigt, hat der Nachbar Anspruch auf Schadenersatz gegen den Bund (Bundesstraßenverwaltung) nur dann, wenn Organe des Bundes an dieser Beeinträchtigung ein Verschulden trifft oder soweit es sich um den Ersatz von Sachschäden an Bauwerken oder um die nicht bloß vorübergehende oder unerhebliche Beeinträchtigung einer rechtmäßigen Nutzung des Grundwassers oder Quellwassers handelt.

In weiterer Folge führt die Beschwerdeführerin massive Beschränkungen, die mit einer allfälligen Bewilligung des beantragten Projektes einhergehen ins Treffen (S 7). In Summe stellen diese einen so gravierenden Eingriff in das verfassungsgesetzlich gewährleistete Recht auf Eigentum der Einschreiterin dar, dass dieser im Ergebnis einer materiellen Enteignung sämtlicher auch im Nahebereich des Straßenbauprojektes gelegener Grundstücke der Einschreiterin gleich kommt. Auch mit diesem Vorbringen begründet die Beschwerdeführerin keine zulässigen Einwendungen gemäß § 7a Abs 1 lit b BStG 1971. Die Ausführungen beschränken sich lediglich auf „massive Beschränkungen“, ohne diese in weiterer Folge konkret, bezogen auf das Vorhaben und ihre Grundstücke hin zu beschreiben. Eine Gefährdung im Rahmen des eingeräumten Immissionsschutzes gemäß § 7a Abs 1 BStG 1971 wird damit nicht aufgezeigt. Die durch die massiven Beschränkungen verbundene, sich faktisch ergebende materielle Enteignung ist unter Verweis auf die vorigen Ausführungen nicht vom Immissionsschutz umfasst. Diesbezüglich kann wiederum auf das Enteignungsverfahren

gemäß §§ 17 ff BStG 1971 verwiesen werden (Prüfung der Notwendigkeit, des Gegenstandes und Umfangs der Enteignung).

In einem weiteren Vorbringen bringt die Beschwerdeführerin die Verfassungswidrigkeit des Eingriffes vor, welcher im öffentlichen Interesse liegen, verhältnismäßig und sachlich sein muss (S 8 ff). Die Beschwerdeführerin führt diesbezüglich zunächst aus, es fehlt bereits ein öffentliches Interesse an der Generalerneuerung der CC, weshalb ein Verstoß gegen das verfassungsgesetzlich gewährleistete Recht auf Eigentum vorliegt. Das fehlende öffentliche Interesse begründet die Beschwerdeführerin zusammenfassend mit einer fehlenden Notwendigkeit an einer Sanierung der CC.

Zunächst ist bezüglich dieses gesamten Vorbringens zur Verfassungswidrigkeit des Eingriffes festzuhalten, es ist dieses nur allgemein gehalten und bezieht sich nicht konkret auf die im Eigentum der Beschwerdeführerin stehenden und betroffenen Grundstücke. Die Beschwerdeführerin argumentiert dem Grunde nach, es besteht unter Verweis auf eine Besprechung mit Landeshauptmann Mattle im Beisein von Sachverständigen am 24.1.2023 und Ausführungen zur technischen Ausführung der bestehenden CC, den Auswirkungen des Chlorideintrages und der errichteten Stützkonstruktion vom Sachverständigen Dr. PP sowie den handschriftlichen statischen Berechnungen zur Stützkonstruktion von DI NN keine Notwendigkeit an der Erneuerung der CC, weshalb eine Neubegutachtung durchzuführen ist. Zu diesen Ausführungen betreffend die Notwendigkeit der Generalsanierung der CC ist zusammenfassend festzuhalten, es handelt sich dabei um kein subjektiv öffentliches Recht, das einem Nachbarn im Rahmen eines Trassengenehmigungsverfahrens gemäß § 4 Abs 1 iVm § 7a Abs 1 BStG 1971 zukommt. Die Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Generalsanierung wird in der Einlage 2.1 des Einreichprojekts „Zusammenfassender Technischer Bericht Entscheidungsgrundlagen“ unter 3. Voruntersuchungen sowie unter Verweis auf die parlamentarische Anfragebeantwortung Nr. \*\*\* vom 16.11.2021 belegt. Die Stützkonstruktion kann in diesem Zusammenhang nur als temporäre Sicherheitsmaßnahme und nicht als eine dem Stand der Technik entsprechende dauerhafte Sanierungsmaßnahme angesehen werden und damit nicht ein fehlendes öffentliches Interesse an der Generalsanierung begründen. Im Übrigen ist an dieser Stelle wiederum auf ein allfälliges Enteignungsverfahren gemäß §§ 17 BStG 1971 zu verweisen, im Rahmen dessen einem Nachbarn bei einer drohenden Enteignung ein entsprechender Rechtsschutz gewährleistet wird (Prüfung der Notwendigkeit, des Gegenstandes und Umfangs der Enteignung).

Im Zusammenhang mit der Verfassungswidrigkeit des Eingriffes bringt die Beschwerdeführerin auch dessen Unverhältnismäßigkeit vor (S 24 ff). An dieser Stelle wendet die Beschwerdeführerin ein weiteres Mal die Realisierung eines Alternativprojekts in Form eines Tunnels ein. Dies begründet ua durch geringere Errichtungs- und Erhaltungskosten, mangelnde geologische Instabilität, eine reduzierte Straßenbelastung, einem Bau ohne Beeinträchtigungen für den laufenden Verkehr und der Bevölkerung, den Abbau der alten CC und der Möglichkeit der Renaturierung. Weiters werden nicht näher konkretisierte und begründete weitläufige Eigentumsbeschränkungen und Enteignungen betroffener Liegenschaftseigentümer durch die zu erwartenden Verkehrsbehinderungen zu massiven Belastungen für die betroffene Bevölkerung ins Treffen geführt. Ergänzend führt die Beschwerdeführerin in ihrem zweiten Zwischenfazit aus, das Alternativprojekt ist für die

ansässige Bevölkerung weniger gesundheitsschädlich. Dazu ist auszuführen, den Gegenstand des Verfahrens bildet ausschließlich das eingereichte Projekt, welches anhand der gesetzlichen Genehmigungsvoraussetzungen („Umweltverträglichkeit“, „Erfordernisse des Verkehrs und „funktionelle Bedeutung des Straßenzuges) zu prüfen ist. Nicht Gegenstand des Verfahrens ist die Prüfung einer Alternativvariante (zB Tunnellösung). Ergänzend ist in diesem Zusammenhang auf die weiteren Ausführungen dazu im Punkt B. zu verweisen. Die darüber hinaus angeführten Bedenken (weitläufige Eigentumsbeschränkungen und Enteignungen betroffener Liegenschaftseigentümer, massive Belastungen der betroffenen Bevölkerung durch Verkehrsbehinderungen) und die geringere Gesundheitsschädlichkeit der ansässigen Bevölkerung im Falle einer Tunnellösung begründen nicht zuletzt durch deren nur allgemein gehaltenen Ausführungen keine Parteistellung gemäß § 7a Abs 1 BStG 1971 (siehe dazu auch die Ausführungen im Punkt C.1.).

Im Ergebnis brachte die Beschwerdeführerin durch ihre Vorbringen keine zulässigen Einwendungen vor, die ihre Parteistellung im weiteren Verfahren wahrte. Die Vorbringen in Bezug auf mögliche Gefährdungen ihres Eigentums zeigten keine konkreten Gefährdungen auf, die ausgehend vom Vorhaben und bezogen auf den, den Nachbarn gewährten Immissionsschutz, abstellten. Durch das beantragte Vorhaben wird im Wesentlichen die bestehende Fahrbahntrasse (zwei Fahrbahnen pro Fahrtrichtung) durch die Errichtung eines zweiten Tragwerkes (weiterhin je zwei Fahrbahnen pro Fahrtrichtung) nach Norden verschoben. Die Beschwerdeführerin erstattete diesbezüglich kein Vorbringen, inwiefern dies zu einem neu zu bewertenden bzw völlig anderem Immissionsszenario führt. Aus Sicht des Immissionsschutzes führt das projektierte Vorhaben zu keinerlei Änderung des Immissionsszenarios. Sämtliche Vorbringen bewegten sich unterhalb der Schwelle von Gefährdungen. Derartige Belästigungen sind nicht umfasst und sind im Rahmen des objektiven Nachbarnschutzes wahrzunehmen. Das einzige, nur allgemein auf alle angeführten Grundstücke der Beschwerdeführerin bezogene Vorbringen, wonach ihr der gänzliche Eigentumsentzug im Wege der Enteignung dieser Grundstücke droht und in diesem Zusammenhang näher ausgeführt eine Verfassungswidrigkeit in Bezug auf das Grundrecht auf Eigentum (fehlendes öffentliches Interesse und Unverhältnismäßigkeit des Eingriffs) gegeben ist, stellt dem Grunde nach eine Gefährdung im Rechtssinn dar. Diesbezüglich ist jedoch wiederholend und zusammenfassend festzuhalten, im Rahmen des verfahrensgegenständlichen Trassenfestlegungsverfahrens gemäß § 4 BStG 1971 bezieht sich das Mitspracherecht gemäß § 7a Abs 1 lit b BStG 1971 hinsichtlich einer Eigentumsgefährdung auf mögliche Immissionen durch das Vorhaben, durch welche das Eigentum über eine bloße Minderung des Verkehrswertes hinaus in der Substanz, wozu auch der Verlust der Verwertbarkeit zählt, bedroht ist. Die drohende Enteignung ist somit nicht Gegenstand eines Trassenfestlegungsverfahrens gemäß § 4 BStG 1971. Das Bundesstraßengesetz 1971 sieht hierfür wie zuvor ausgeführt ein eigenes Enteignungsverfahren (§§ 17 ff BStG 1971) vor. Die Vorbringen zum drohenden Eigentumsentzug, der sich im Übrigen nur auf das Grundstück mit der Nummer \*\*1 in EZ \*\*7 (siehe Beilage 4.8 Grundeinlöseverzeichnis) bezieht, sind solche in einem Enteignungsverfahren. Die übrigen Grundstücke sind lediglich vorgesehen, in der Bauphase eingeschränkt benützt zu werden (Baustelleneinrichtungen, Lagerstätten, etc). Die Voraussetzungen einer Enteignung und damit einhergehend ein Eingriff in das Grundrecht auf Eigentumsschutz ist im Enteignungsverfahren zu prüfen und besteht diesbezüglich für die Beschwerdeführerin ein ausreichender Rechtsschutz. Gemäß § 20 BStG sind im Rahmen des

Enteignungsverfahrens vom Landeshauptmann als zuständiger Behörde insbesondere die Notwendigkeit, der Gegenstand und der Umfang der Enteignung zu prüfen.

#### F.5. Allgemeine Vorbringen und sonstige Einwendungen

Zum Vorbringen im Schriftsatz vom 13.2.2023, wonach die bereitgestellten Unterlagen im Großverfahren eine objektive Nachvollziehbarkeit der Ergebnisse der jeweiligen Gutachter aufgrund der kursorischen Gutachteraussführungen ebenso wenig ermöglichten, wie die Beantwortung der Frage nach der Vollständigkeit der Befundaufnahme und der Folgerichtigkeit der daraus entwickelten Gutachterlichen Stellungnahmen (S 5 ff), ist auszuführen, die während der Einwendungsfrist aufgelegten Unterlagen und das Edikt vom 6.12.2022, \*\*\*, entsprachen in Bezug auf den Umfang und Inhalt nach entsprechender Überprüfung durch die belangte Behörde den gesetzlichen Bestimmungen (siehe Punkt E.). Hingewiesen wird des Weiteren in diesem Zusammenhang, die Beschwerdeführerin selbst bestätigte mit dem am 24.2.2023 bei der belangten Behörde eingelangten Schreiben, es wurden ausreichende Plan- und Projektunterlagen sowie Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit und die gutachterlichen Stellungnahmen durch acht Wochen vom 9.12.2022 bis einschließlich 20.2.2023 gemäß § 4 Abs 5 BStG 1971 im Gemeindeamt zur öffentlichen Einsicht aufgelegt.

Hinsichtlich dem Vorbringen betreffend die Schädigung von Oberflächenwässern und Grundwasser durch Chlorideinträge (S 33 ff) ist festzuhalten, es handelt sich dabei um mittelbare Auswirkungen des Vorhabens in der Betriebsphase. Eine unmittelbare Gefährdung resultiert daraus hinsichtlich des Eigentums der Beschwerdeführerin nicht und wird von ihr auch nicht substantiiert vorgebracht: Die Beschwerdeführerin bringt in diesem Zusammenhang allgemein vor, durch die Generalsanierung wird es zwangsläufig in bislang im Straßenverkehr unbelasteten Gebieten bis zu etwa 100 m Entfernung zur Trasse zu einer Chloridbelastung durch Spritzwassereinträge kommen, wobei besonders starke Auswirkungen bis etwa 15 m beiderseits der Straßenränder zu erwarten sind. Streusalz und andere Verkehrsschadstoffe werden, da sie vom Straßenentwässerungssystem nicht zur Gänze erfasst werden, in weiterer Folge in das Grundwasser gelangen und allmählich in Richtung der im R vorhandenen Vorfluter transportiert und diese dann stromabwärts belasten. Ein konkretes Vorbringen, auf welchen Grundstücken der Beschwerdeführerin genau und was dort die Gefährdung durch das Vorhaben darstellt, wodurch ihr Eigentum über eine bloße Minderung des Verkehrswertes hinaus in der Substanz, wozu auch der Verlust der Verwertbarkeit zählt, bedroht ist, wird nicht dargelegt (vgl VwGH 12.11.1996, 96/04/0137; 25.6.1991, 94/04/0004). Die Beschwerdeführerin spricht nur allgemein von einer Gesundheitsgefährdung durch einen Chlorideintrag in den Boden und einer massiven Beeinträchtigung der Flora und Fauna, der Bodenstruktur, des Wasserhaushaltes, der Oberflächenwässer und des nutzbaren Grundwassers. Eine unmittelbare Gefährdung ihrer Grundstücke wird dadurch nicht aufgezeigt und spricht die Beschwerdeführerin in diesem Zusammenhang selbst nur von „Beeinträchtigungen“. Auch das Vorbringen, die Gefahr ist offensichtlich, die den Betroffenen durch einen Chlorideintrag in den Boden in gesundheitlicher Hinsicht droht, erweist sich als unsubstantiiert und nur auf einen allgemeinen und unbestimmten Personenkreis bezogen. Es wird dadurch nicht aufgezeigt, wodurch sich auf das Vorhaben bezogen im Vergleich zum status quo, die Gefahr für jene Personen konkret manifestiert, hinsichtlich denen der Beschwerdeführerin als Inhaberin bestimmter Gemeindeeinrichtungen ein Mitspracherecht zukommt. Im Übrigen sind derartige mögliche Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Boden durch die Behörde von Amts wegen

nach den objektiven Genehmigungsvoraussetzungen (§§ 4 und 7 BStG 1971) wahrzunehmen bzw bilden den Gegenstand des wasserrechtlichen Bewilligungsverfahrens. Zudem ist in diesem Zusammenhang auf § 24 Abs 2 und 5 BStG 1971 zu verweisen, wonach die Anrainer der Bundesstraßen verpflichtet sind, den freien Abfluss des Wassers von der Straße auf ihren Grund und die Ablagerung von Schnee ohne Anspruch auf Entschädigung, die Herstellung von Ableitungsgräben, Sickergruben und dergleichen, gegen Entschädigung, die im Streitfall unter sinngemäßer Anwendung des § 20 zu bestimmen ist, zu dulden. Abs 5 leg cit normiert, die Eigentümer von der Bundesstraße benachbarten Grundstücken können die beim Bau oder Ausbau einer Bundesstraße von Grundstücken des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) ausgehenden Einwirkungen nicht untersagen. Wird durch solche Einwirkungen die ortsübliche Benützung des nachbarlichen Grundes wesentlich beeinträchtigt, hat der Nachbar Anspruch auf Schadenersatz gegen den Bund (Bundesstraßenverwaltung) nur dann, wenn Organe des Bundes an dieser Beeinträchtigung ein Verschulden trifft oder soweit es sich um den Ersatz von Sachschäden an Bauwerken oder um die nicht bloß vorübergehende oder unerhebliche Beeinträchtigung einer rechtmäßigen Nutzung des Grundwassers oder Quellwassers handelt.

Die im Schriftsatz vom 16.2.2023 vorgebrachten Berechnungsmängel der Bewegungsrate des QQ Berges stellen keine subjektiv öffentlichen Rechte der Beschwerdeführerin dar. Derartige Interessen hat die Behörde ebenfalls von Amts wegen im Rahmen der Prüfung der objektiven Genehmigungsvoraussetzungen (§§ 4 und 7 BStG 1971) zu berücksichtigen. Im Übrigen erstattete die Beschwerdeführerin kein Vorbringen, inwieweit durch die Bewegungsrate des QQ Berges bezogen auf das Vorhaben das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Beschwerdeführerin gefährdet werden.

In Bezug auf sämtliche Vorbringen und Anträge in den Schriftsätzen vom 13.2.2023 und 16.2.2023 samt Anlagen, die sich zum Teil ein weiteres Mal auf die Notwendigkeit der Generalsanierung der CC im Rahmen eines Neubaus dem Grunde nach, eine alternative Tunnellösung (ua geringere Errichtungs- und Erhaltungskosten, keine geologische Instabilität, reduzierte Straßenbelastung, Bau ohne Beeinträchtigungen für den laufenden Verkehr und die Bevölkerung, Abbau der alten CC und Renaturierung), technische Ausführungen zur alten Brückenkonstruktion (Tragfähigkeit, Spannglieder und Chloridkontakt, Unterstützungskonstruktion durch Fachwerk-Stahlträger, Neoprenlager), die Notwendigkeit der Neubegutachtung des Vorhabens hinsichtlich deren Tragfähigkeit aufgrund der zwischenzeitlich angebrachten Stützkonstruktion aus Stahlträgern und den diesbezüglich händisch angestellten Berechnungen und die voraussichtlichen Kosten des Vorhabens (auch im Verhältnis zur Tunnellösung) und die nachhaltige Zerstörung eines Jahrtausende alten Kulturraumes durch das Straßenbauprojekt beziehen, zählen ebenfalls nicht zu den Rechtsgütern, die Nachbarn gemäß § 7a BStG einwenden können bzw bei denen den Nachbarn ein diesbezügliches Mitspracherecht zukommt (vgl *Raschauer/Friedrich in Altenburger* (Hrsg), Kommentar zum Umweltrecht Band 2<sup>2</sup> (2020) zu § 7a BStG, Rz 9).

Derartige Aspekte und Bereiche sind von der Behörde im Zuge des Trassengenehmigungsverfahrens gemäß § 4 Abs 1 BStG 1971 bzw des objektiven Nachbarschutzes gemäß § 7 Abs 3 BStG amtswegig zu prüfen. Darüber hinaus besteht ein entsprechender Rechtsschutz für Nachbarn und damit auch für die Beschwerdeführerin im

Rahmen eines allfällig erforderlich durchzuführenden Enteignungsverfahrens gemäß §§ 17 ff BStG 1971.

Die zuvor angeführten Einwendungen stellen zusammenfassend keine subjektiv öffentlichen Rechte dar, die das Bundesstraßengesetz 1971 dem Nachbar gewähren bzw wurden keine zulässigen Einwendungen vorgebracht. Ein diesbezügliches Mitspracherecht und eine Parteistellung der Beschwerdeführerin besteht folglich nicht und sind diese Einwendungen daher unzulässig.

#### F.6. Zusammenfassung

Die Beschwerdeführerin erhob im Rahmen ihrer Schriftsätze vom 13.2.2023 und 16.2.2023 keine zulässigen Einwendungen und war somit präkludiert. Die Einwendungen waren nur allgemein formuliert und konnten ein konkretes Vorbringen bezogen auf die der Beschwerdeführerin zukommenden subjektiv öffentlichen Rechte gemäß § 7a Abs 1 BStG 1971 nicht darlegen und erwiesen sie sich als zu unsubstantiiert. Die Einwendungen bewegten sich vielmehr nur auf einer objektiven Ebene. Dies wird auch dadurch verdeutlicht, dass die Beschwerdeführerin erst im verwaltungsgerichtlichen Verfahren erstmalig im Zuge ihrer Stellungnahme vom 24.1.2024 eine Konkretisierung ihres bis dahin nur allgemein erstatteten Vorbringens auf ihre subjektive Betroffenheit hin, insbesondere auf die in ihren Einrichtungen aufhältigen Personen, erstattete.

#### G. Alpenkonvention

##### G.1. Allgemeines

Die Erläuternden Bemerkungen zum Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Verkehr – Protokoll „Verkehr“ (1095 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XXI. GP, S \*\*ff) führen zunächst aus, Österreich ist Vertragspartei des am 7.11.1991 unterzeichneten Übereinkommens zum Schutz der Alpen (Alpenkonvention), BGBl Nr 477/1995 idF BGBl III Nr 18/1999. Dieses als Rahmenvertrag konzipierte internationale Übereinkommen hat zum Ziel, unter Beachtung des Vorsorge-, Verursacher- und des Kooperationsprinzips eine ganzheitliche Politik zur Erhaltung und zum Schutz der Alpen unter ausgewogener Berücksichtigung der berechtigten Interessen aller Alpenstaaten und ihrer alpinen Regionen sowie einer umsichtigen und nachhaltigen Nutzung der Ressourcen sicherzustellen. Dabei soll die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Alpenraum auf Basis entsprechender Durchführungsprotokolle zur Umsetzung der in der Alpenkonvention enthaltenen Zielvorgaben noch weiter verstärkt werden.

Anlässlich der letzten, 6. Tagung der Alpenkonferenz vom 30./31.10.2000 in Luzern wurden das Protokoll „Verkehr“ sowie das „Protokoll zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 über die Beilegung von Streitigkeiten“ angenommen und vom Großteil der Vertragsparteien unterzeichnet; Österreich hat ebenso diese Protokolle im Rahmen der letzten, 6. Ministerkonferenz, 30./31.10.2000 in Luzern unterzeichnet. Als Ziel formuliert die Alpenkonvention, Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpineren und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß zu senken, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist, unter anderem durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs, auf die Schiene, vor allem durch Schaffung geeigneter



Infrastrukturen und marktkonformer Anreize, ohne Diskriminierung aus Gründen der Nationalität (Art 2 Abs 2 lit j Alpenkonvention).

Die Kernaussage der österreichischen Haltung, die mit der konventionsspezifischen Zielsetzung konform ging, bestand in der Verpflichtung der Vertragsparteien, den Straßenbau auf die unbedingt nötigen Vorhaben und Verbindungen zu beschränken und keine neuen, umweltbelastenden, hochrangigen, alpenquerenden Straßenverkehrsachsen zu errichten. Mit dieser Formulierung sollte verhindert werden, dass zu den drei bereits vorhandenen Nord-Südachsen X, F und CC neue hinzukommen. Konkreter Auslöser für die Befürchtungen waren die zum damaligen Zeitpunkt mit großer Intensität betriebenen Arbeiten zur Verlängerung der so genannten ZZZZ-Autobahn.

Zu Artikel 8 Protokoll „Verkehr“ führen die Erläuternden Bemerkungen aus, die Vertragsparteien werden verpflichtet, bei großen Neubauten und wesentlichen Änderungen oder Ausbauten vorhandener Verkehrsinfrastrukturen so genannte Zweckmäßigkeitprüfungen, Umweltverträglichkeitsprüfungen und Risikoanalysen vorzunehmen. Überdies sind Planungen für Verkehrsinfrastrukturen im Alpenraum zu koordinieren und zu konzertieren. Die Vertragsparteien sind verpflichtet, bei Vorhaben mit erheblichen grenzüberschreitenden Auswirkungen Konsultationen mit den davon betroffenen Vertragsparteien zu führen. Dabei wird aber nicht das Recht jeder Vertragspartei präjudiziert, den Bau von Verkehrsinfrastrukturen vorzunehmen, die zum Zeitpunkt der Annahme dieses Protokolls – der 31.10.2000 – im Rahmen ihrer Rechtsordnung beschlossen sind oder für die der Bedarf gesetzlich festgestellt ist. Die diesbezüglichen, schriftlichen und mündlichen Erklärungen der Vertragsparteien über den Stand der nationalen Bauvorhaben im Lichte dieser Bestimmungen liegen vor.

Zu Artikel 11 Protokoll „Verkehr“ führen die Erläuternden Bemerkungen aus, die Vertragsparteien verzichten auf den Bau neuer, hochrangiger Straßen für den alpenquerenden Verkehr. Ein hochrangiges Straßenprojekt für den inneralpinen Verkehr kann nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen festgelegt werden, die im Wesentlichen auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung sowie das Erreichen der in den Zielvorgaben der Alpenkonvention vorgesehenen Risiko- und Belastungssenkung abstellen. Im Hinblick auf die geographischen Verhältnisse und die unterschiedliche Siedlungsstruktur im Alpenraum wird hingegen die Notwendigkeit der Schaffung der Erhaltung von ausreichenden Verkehrsinfrastrukturen für einen funktionierenden Individualverkehr anerkannt.

#### G.2. Verhältnis Alpenkonvention – Protokoll „Verkehr“ zum Einreichprojekt

Gemäß Artikel 8 Abs 2 dritter Satz Protokoll „Verkehr“ präjudizieren diese Bestimmungen nicht das Recht jeder Vertragspartei, den Bau von Verkehrsinfrastrukturen vorzunehmen, die zum Zeitpunkt der Annahme dieses Protokolls im Rahmen ihrer Rechtsordnung beschlossen sind oder für die der Bedarf gesetzlich festgestellt ist.

Die A \*\* X-Autobahn war zum Zeitpunkt der Protokollunterzeichnung (31.10.2000) bereits im Verzeichnis 1 zum Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971) idF BGBl I Nr 182/1999 angeführt. Als zum 31.10.2000 bereits bestehende Straßenverkehrsverbindung fällt die A \*\* X-Autobahn daher in die zuvor genannte Übergangsbestimmung.

Die Generalsanierung der CC – auch wenn diese durch einen Neubau erfolgt – ist unter Verweis auf Artikel 11 Protokoll „Verkehr“ nicht als Bau einer neuen hochrangigen Straße zu qualifizieren. Auch die Ausführungen in den Erläuternden Bemerkungen zum Protokoll „Verkehr“ bestätigen diese Qualifizierung und zeigen die Intention der Vertragsparteien in Bezug auf den Bau neuer hochrangiger Straßen (Artikel 8 und 11 Protokoll „Verkehr“): Neben den bereits bestehenden drei Nord-Süd-Verbindungen über die Alpen (X, F und CC) sollten künftighin keine neuen Verbindungen hinzukommen. Hintergrund des damaligen Beitritts zur Alpenkonvention war die drohende Errichtung einer vierten Nord-Süd-Verbindung, die ZZZZ-Autobahn.

Es kann daher in Bezug auf das vorliegende Einreichprojekt dahingestellt bleiben, ob es sich bei der A \*\* X-Autobahn um eine inneralpine oder alpenquerende Verbindung handelt.

Im Übrigen handelt es sich bei der Frage der Anwendung der Alpenkonvention und deren Auswirkungen auf das verfahrensgegenständliche Vorhaben um kein subjektiv-öffentliches Nachbarrecht, welches der Beschwerdeführerin zukommt.

#### H. Beschwerdevorbringen

Mangels Wahrung der Parteistellung durch die nicht erfolgte Erhebung zulässiger Einwendungen innerhalb der Einwendungsfrist vom 22.12.2022 bis einschließlich 16.2.2023 in den Schriftsätzen vom 13.2.2023 und 16.2.2023 und dadurch eingetretener Präklusion war dem Landesverwaltungsgericht Tirol ein Eingehen auf das Beschwerdevorbringen, das sich inhaltlich im Wesentlichen mit den eingebrachten Stellungnahmen im Vorfeld der Erlassung des angefochtenen Bescheids deckt und im Übrigen keine Ausführungen zum Verlust der Parteistellung enthält, verwehrt.

#### I. Ergebnis

Die von der Beschwerdeführerin erhobenen Einwendungen waren im Ergebnis nicht als zulässige Einwendungen zu qualifizieren. Die Beschwerde war daher mittels Beschluss als unzulässig zurückzuweisen (vgl VwGH 2.11.2017, Ra 2016/06/0045).

#### J. Entfall der mündlichen Verhandlung

Weder die Beschwerdeführerin in ihrem Rechtsmittel noch die belangte Behörde bzw die Projektwerberin beantragten die Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung.

Gemäß § 24 Abs 2 Z 1 VwGVG kann die Verhandlung entfallen, wenn die Beschwerde zurückzuweisen ist.

Gemäß § 24 Abs 4 VwGVG kann weiters das Verwaltungsgericht, soweit durch Bundes- oder Landesgesetz nichts anderes bestimmt ist, ungeachtet eines Parteienantrags von einer mündlichen Verhandlung absehen, wenn die Akten erkennen lassen, dass die mündliche Erörterung eine weitere Klärung der Rechtssache nicht erwarten lässt und einem Entfall der Verhandlung weder Art 6 Abs 1 EMRK noch Art 47 GRC entgegenstehen. Zu dieser Bestimmung hielt der Verwaltungsgerichtshof bereits wiederholt fest, der Gesetzgeber hatte als Zweck einer mündlichen Verhandlung die Klärung des Sachverhaltes und die Einräumung von Parteiengehör

sowie darüber hinaus auch die mündliche Erörterung einer nach der Aktenlage strittigen Rechtsfrage zwischen den Parteien und dem Gericht vor Augen. Zweck einer Verhandlung vor dem Verwaltungsgericht ist grundsätzlich nicht nur die Klärung des Sachverhaltes und die Einräumung von Parteiengehör zu diesem, sondern auch das Rechtsgespräch und die Erörterung der Rechtsfragen. Der Verwaltungsgerichtshof wies in diesem Zusammenhang auf EGMR 19.2.1998, *Jacobsson (2)*, 16.970/90, Rz 49 = ÖJZ 1998, 4, hin, in welchem der Entfall einer mündlichen Verhandlung als gerechtfertigt angesehen wurde, wenn angesichts der Beweislage vor dem Gerichtshof und angesichts der Beschränkung der zu entscheidenden Fragen „*das Vorbringen des Beschwerdeführers nicht geeignet war, irgendeine Tatsachen- oder Rechtsfrage aufzuwerfen, die eine mündliche Verhandlung erforderlich machte*“. Der Verwaltungsgerichtshof erachtet in solchen Fällen eine mündliche Verhandlung nicht für erforderlich, wenn der entscheidungsrelevante Sachverhalt geklärt ist, die Rechtsfragen durch die bisherige Rechtsprechung beantwortet sind und in der Beschwerde keine Rechts- oder Tatfragen von einer solchen Art aufgeworfen werden, deren Lösung eine mündliche Verhandlung erfordert hätte. Zusammenfassend ist gemäß § 24 Abs 1 VwGVG auf Antrag eine mündliche Verhandlung durchzuführen, die der Erörterung der Sach- und Rechtslage sowie der Erhebung der Beweise dient. Als Ausnahme von dieser Regel kann das Verwaltungsgericht ungeachtet eines Antrags gemäß § 24 Abs 4 VwGVG von der Durchführung einer Verhandlung absehen, wenn die Akten erkennen lassen, dass die mündliche Erörterung eine weitere Klärung der Rechtssache nicht erwarten lässt. Bei konkretem sachverhaltsbezogenem Vorbringen des Beschwerdewerbers ist eine mündliche Verhandlung durchzuführen (vgl VwGH 16.12.2019, Ra 2018/03/0066 bis 0068 mwN).

Gegenstand des Beschwerdeverfahrens ist – nach Durchführung eines umfangreichen Ermittlungsverfahrens unter Wahrung des Parteiengehörs gegenüber allen Parteien – ausschließlich aufgrund des sich daraus ergebenden Sachverhaltes die Feststellung der Parteistellung der Beschwerdeführerin und die Qualifizierung der Ausführungen der Beschwerdeführerin in ihren Schriftsätzen vom 13.2.2023 und 16.2.2023 dahingehend, ob es sich dabei um zulässige Einwendungen handelte oder nicht. Diese rechtlichen Beurteilungen stellen eine Einzelfallbeurteilung dar (VwGH 28.3.2006, 2005/06/0295, mwN; VwGH 11.3.2016, 2013/06/0154). Einer diesbezüglichen weiteren Erörterung des Sachverhaltes im Rahmen einer öffentlichen mündlichen Verhandlung – die im Übrigen von der Beschwerdeführerin in ihrer Beschwerde nicht beantragt wurde – bedurfte es daher zur weiteren Klärung der Rechtssache nach Ansicht des Landesverwaltungsgerichts Tirol nicht. Aus diesem Grund und darüber hinaus stand einem Entfall der Verhandlung auch weder Art 6 Abs 1 der Konvention zum Schutze der Menschenrechte und Grundfreiheiten noch Art 47 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union entgegen.

Die verfahrensrelevanten Rechtsfragen konnten zusammenfassend unter Verweis auf die vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs geklärt werden. Als Konsequenz der fehlenden Parteistellung der Beschwerdeführerin war die Beschwerde in Beschlussform als unzulässig zurückzuweisen. Deshalb kann erstens aufgrund § 24 Abs 2 Z 1 VwGVG die Verhandlung entfallen. Zweitens bedarf es auch unter Berücksichtigung des § 24 Abs 4 VwGVG keiner weiteren Erörterung im Rahmen einer mündlichen Verhandlung.

## V. Unzulässigkeit der ordentlichen Revision

Die ordentliche Revision ist unzulässig, da keine Rechtsfrage iSd Art \*\*7 Abs 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (vgl ua VwGH 7.4.2021, Ra 2021/09/0051) fehlen die Voraussetzungen für die Erhebung einer Revision zum einen etwa dann, wenn sich das Verwaltungsgericht auf einen klaren Gesetzeswortlaut stützen kann. Ist somit die Rechtslage nach den in Betracht kommenden Normen klar und eindeutig, dann liegt keine Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung im Sinne des Art \*\*7 Abs 4 B-VG vor, und zwar selbst dann, wenn zu einer der anzuwendenden Normen noch keine Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ergangen wäre (dazu VwGH 6.8.2020, Ra 2020/09/0040; 20.12.2017, Ra 2017/12/0124). Die gegenständliche Entscheidung weicht weder von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Ebenfalls liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor. Auf die unter Punkt IV. zitierte höchstgerichtliche Judikatur wird verwiesen.

### **R e c h t s m i t t e l b e l e h r u n g**

Soweit die ordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof für zulässig erklärt worden ist, kann innerhalb von sechs Wochen ab dem Tag der Zustellung dieser Entscheidung eine ordentliche Revision erhoben werden. Im Fall der Nichtzulassung der ordentlichen Revision kann innerhalb dieser Frist nur die außerordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof erhoben werden.

Wenn allerdings in einer Verwaltungsstrafsache oder in einer Finanzstrafsache eine Geldstrafe von bis zu € 750,00 und keine Freiheitsstrafe verhängt werden durfte und im Erkenntnis eine Geldstrafe von bis zu € 400,00 verhängt wurde, ist eine (ordentliche oder außerordentliche) Revision an den Verwaltungsgerichtshof wegen Verletzung in Rechten nicht zulässig.

Jedenfalls kann gegen diese Entscheidung binnen sechs Wochen ab der Zustellung Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof erhoben werden.

Die genannten Rechtsmittel sind von einem bevollmächtigten Rechtsanwalt bzw einer bevollmächtigten Rechtsanwältin abzufassen und einzubringen. Soweit gesetzlich nicht anderes bestimmt ist, ist eine Eingabegebühr von € 240,00 zu entrichten. Die Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist direkt bei diesem, die (ordentliche oder außerordentliche) Revision an den Verwaltungsgerichtshof ist beim Verwaltungsgericht einzubringen.

Es besteht die Möglichkeit, für das Beschwerdeverfahren vor dem Verfassungsgerichtshof und für das Revisionsverfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof Verfahrenshilfe zu beantragen. Verfahrenshilfe ist zur Gänze oder zum Teil zu bewilligen, wenn die Partei außerstande ist, die Kosten der Führung des Verfahrens ohne Beeinträchtigung des notwendigen Unterhalts zu bestreiten bzw wenn die zur Führung des Verfahrens erforderlichen Mittel weder von der Partei noch von den an der Führung des Verfahrens wirtschaftlich Beteiligten aufgebracht werden können und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint.

Für das Beschwerdeverfahren vor dem Verfassungsgerichtshof ist der Antrag auf Verfahrenshilfe innerhalb der oben angeführten Frist beim Verfassungsgerichtshof einzubringen. Für das Revisionsverfahren vor dem Verwaltungsgerichtshof ist der Antrag auf Verfahrenshilfe innerhalb der oben angeführten Frist im Fall der Zulassung der ordentlichen Revision beim Verwaltungsgericht einzubringen. Im Fall der Nichtzulassung der ordentlichen Revision ist der Antrag auf Verfahrenshilfe beim Verwaltungsgerichtshof einzubringen; dabei ist im Antrag an den Verwaltungsgerichtshof, soweit dies dem Antragsteller zumutbar ist, kurz zu begründen, warum entgegen dem Ausspruch des Verwaltungsgerichtes die Revision für zulässig erachtet wird.

Zudem besteht die Möglichkeit, auf die Revision beim Verwaltungsgerichtshof und die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof zu verzichten. Ein solcher Verzicht hat zur Folge, dass eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof und eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof nicht mehr erhoben werden können.

Landesverwaltungsgericht Tirol

Dr. Außerlechner

(Richter)