



BMVIT – II/ST3 (Rechtsbereich Bundesstraßen)

Postanschrift: Postfach 202, 1000 Wien
Büroanschrift: Stubenring 1, 1011 Wien
DVR 0000175
email: st3@bmvit.gv.at

GZ. BMVIT-314.501/0017-II/ST-ALG/2008

Bitte Antwortschreiben unter Anführung der Geschäftszahl
(wenn möglich) an die oben angeführte e-mail-Adresse richten.



*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

Straße und Luft

lt. Verteiler

Wien, am 26.09.2008

**Betreff: Oberösterreich, A 1 West Autobahn, Anschlussstelle Eberstalzell,
Bescheid gemäß § 4 BStG 1971 iVm § 24h UVP-G 2000**

B E S C H E I D

Aufgrund des von der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) gestellten Antrags vom 18. Dezember 2007 entscheidet der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Behörde gemäß § 24 Abs. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 2/2008, und § 32 lit. b Bundesstraßengesetz (BStG 1971), BGBl. Nr. 286/1971 idF des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 58/2006, wie folgt:

Spruch

I.

Gemäß §§ 26 Abs. 1 iVm § 4 Abs. 1 BStG 1971 wird der Straßenverlauf der Anschlussstelle Eberstalzell im Bereich der Gemeinde Eberstalzell auf Grundlage des eingereichten Projekts (Spruchpunkt II) wie folgt bestimmt und das Vorhaben gemäß § 24h UVP-G 2000 nach Maßgabe der in Spruchpunkt III. angeführten Nebenbestimmungen genehmigt:

info@bmvit.gv.at

www.bmvit.gv.at

Dynamik mit Verantwortung

Die Vollanschlussstelle Eberstalzell liegt zwischen Autobahn-km 200,140 und Autobahn-km 200,673 der A 1 West Autobahn und soll in Form eines halben Kleeblatts errichtet werden. Über diese Anschlussstelle wird die Verbindung zur L 1244 Großendorfer Straße hergestellt, wobei die Anbindung an das untergeordnete Straßennetz an den Enden der Rampen über Kreisverkehrsanlagen erfolgt, die dem Landesstraßennetz zuzuordnen sind. Im einzelnen ist der Verlauf der neu herzustellenden Rampen aus dem Trassenplan vom 28. November 2007, Plannummer 00010.2/501/T01/S1E, im Maßstab 1:1000 zu ersehen. Die Grenzen des Bundesstraßenbaugebiets gemäß § 15 BStG 1971 ergeben sich aus dem genannten Trassenplan.

II.

Das Projekt ergibt sich aus den nachfolgenden, mit dem Bescheidvermerk versehenen Unterlagen:

- Trassenplan vom 28. November 2007, Plannummer 00010.2/501/T01/S1E, im Maßstab 1:1000
- „Einreichprojekt 2007“ einschließlich „Mappe 4: Verbesserungsauftrag Februar 2008“ bestehend aus den Einlagen T-01 bis T-13, U-01, U-12, F-12, V-01.

Die Verhandlungsschrift der mündlichen Verhandlung wird zum integrativen Bestandteil dieses Bescheides erklärt.

III.

Im Rahmen der Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie werden folgende Maßnahmen als Nebenbestimmungen festgelegt, wobei die Ausführung der vorgeschriebenen Leistung oder die Herstellung des vorgeschriebenen Zustands bis zur Verkehrsfreigabe zu erfolgen hat, wenn sich nicht aus der konkreten Vorschreibung etwas anderes ergibt:

Detailplanung

Fachgebiet Verkehr:

1. Eine Mitteltrennung durch eine Leitschiene auf der 2-spurigen Rampe ist vorzusehen.
2. Die Breite der Rechtsein- und -abiegestreifen beträgt lt. RVS 03.05.13 in der Regel 3,75 m. Entsprechend der Vorgabe aus der Generalerneuerung (Betondecke mit Verkehrsführung 4+0) ergibt sich gegenständlich eine Breite von 3,50 m. Die Breite des Randstreifens ist im

Bereich der A1 als Teil des Autobahnquerschnitts gemäß RVS 03.03.31 von 0,25 m auf 0,50 m zu erhöhen.

3. Die Rampen-Leitschienen müssen an die A1-Leiteinrichtungen anbinden.
4. Auf der Rampe 100 ist die Lärmschutzwand auf das verbreiterte Bankett zu versetzen.
5. Auf der Rampe 200 ist die Lärmschutzwand auf das verbreiterte Bankett zu versetzen.
6. Auf der Rampe 200 ist die Betonleitwand auf 0,75 m Lichtraum zu versetzen.
7. Auf der Rampe 300 muss der Kuppenradius vergrößert werden (Projektierungsgeschwindigkeit).
8. Rampe 300: Übergangsbogenlänge mindestens 39 m.
9. Rampe 300: Blendschutzmaßnahmen sind vorzusehen.

Bauphase

Allgemeines:

10. Vor Baubeginn ist eine Umweltbaubegleitung gemäß den Vorgaben der RVS 04.05.11 für die Baudauer zu bestellen. Neben entsprechenden Referenzen aus ökologischer und wasserfachlicher Sicht hat der/die zu bestellende Experte/in Kenntnisse aus bodenkundlicher Sicht insofern nachzuweisen, als im Rahmen der Tätigkeit v.a. Hauptaugenmerk auf die Neugestaltung der vorhabensbedingt zerstörten Magerwiesen zu legen ist.

11. Die Verkehrsfreigabe der Anschlussstelle Eberstanzell darf erst mit bzw. nach der Verkehrsfreigabe der Umfahrung Wipfing erfolgen.

Fachgebiet Verkehr:

12. Behinderungen der Erreichbarkeit während der Bauphase sind zu vermeiden. Es sind alle bestehenden Straßen- und Radverbindungen sowie landwirtschaftliche Güterwegverbindungen durch entsprechende organisatorische oder bauliche Maßnahmen unbedingt aufrecht zu erhalten (z.B. provisorische Ausweichverbindungen). Notwendige und zumutbare Sperren sind durch rechtzeitige Informationen anzukündigen.

13. Die Abschätzung des „maximalen Bauverkehrs“ für den Abtransport von Überschusmaterial ergibt eine Fahrtenanzahl, die bei einem Transport über die A1 unproblematisch ist, beim Transport über die L1242 würde sich dadurch der Lkw-Anteil im Werktagsverkehr etwa verdoppeln. Da die von der Verwertung abhängigen Transportrichtungen noch unbekannt sind, und im Extremfall alle Fahrten durch Eberstanzell erfolgen könnten, ist von der Projektwerberin zu veranlassen, dass die ausführende Bauunternehmung den Abtransport des Überschusmaterials nicht durch das Ortsgebiet von Eberstanzell vornimmt.

14. Die Projektwerberin hat sicher zu stellen, dass durch die Baustelle verursachter Schwerverkehr auf dem öffentlichen Straßennetz so organisiert wird, dass keine unzumutbaren Verkehrsbehinderungen auftreten. Verschmutzungen der Fahrbahn durch Baustellenfahrzeuge bzw. durch den Baustellenbetrieb im umliegenden Straßennetz sind zu minimieren, z. B. durch

- ausreichend lange befestigte Fläche vor der Einfahrt in die öffentliche Straße
- Reifenwaschanlage im Baustellenbereich
- Reinigung der Fahrbahn der öffentlichen Straße mit Kehrmaschine.

15. Hinsichtlich der Verkehrsregelung während der Bauphase ist durch die Projektwerberin der ausführenden Bauunternehmung zu überbinden:

- Beantragung einer Verkehrsverhandlung
- Meldung des Beginns der Bauarbeiten an die betreffende Gemeinde.

Fachgebiet Lärm:

16. Mit Lärmimmissionen verbundene Bautätigkeiten dürfen prinzipiell nur von Montag bis Freitag in der Zeit von 6 bis 20 Uhr und an Samstagen von 7 bis 14 Uhr durchgeführt werden.

17. Materialtransporte durch das Siedlungsgebiet von Eberstanz sind auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken. Falls die Zu- bzw. Abfahrt zur Baustelle direkt von der A 1 West Autobahn erfolgt, ist die durch eine Öffnung der Lärmschutzwand der A 1 verloren gegangene Abschirmwirkung durch entsprechende aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. temporäre Lärmschutzwälle) wiederherzustellen.

18. Seitens der Projektwerberin ist über eine entsprechende Ausschreibung sicherzustellen, dass dem Stand der Technik entsprechend lärmarme Baugeräte verwendet werden. Die in der Verordnung über Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen (siehe BGBl. II Nr. 249/2001 idgF) angegebenen Grenzwerte sind einzuhalten.

19. Es ist eine geeignete Anlaufstelle (mit Telefon, e-mail-Adresse etc.) für Beschwerden der von Belastungen durch den Baubetrieb betroffenen Anrainer einzurichten.

Fachgebiet Landwirtschaft:

20. Die in Kapitel 5.1.3.6 der UVE (Einlage U-01) dargestellten Maßnahmen für die Bauphase sind umzusetzen:

- Einhaltung der Vorschriften zum ordnungsgemäßen Transport und zur Lagerung umweltgefährdender Stoffe (Reinigungsmittel, Öl, Diesel, u.a.)
- Beseitigung von Bodenkontaminationen, die im Zuge der Bauarbeiten verursacht wurden, nach entsprechenden fachlichen und gesetzlichen Bestimmungen

- Getrennte Lagerung von Ober- und Unterboden
- Vermeidung von Bodenverdichtungen und Lockerung von verdichteten Böden
- Angepasste Qualität des auf die Böschungen aufzutragenden Bodenmaterials

21. Sollten allfällige irreversible Bodenverdichtungen festgestellt werden, so sind diese Bewirtschaftungsnachteile dem Nachnutzer entsprechend zu vergüten.

Fachgebiet Boden:

22. Die in Kapitel 5.3.1.6 der UVE (Einlage U-01) dargestellten Maßnahmen für die Bauphase sind umzusetzen:

- Einhaltung der Vorschriften zum ordnungsgemäßen Transport und zur Lagerung umweltgefährdender Stoffe (Reinigungsmittel, Öl, Diesel, u.a.)
- Beseitigung von Bodenkontaminationen, die im Zuge der Bauarbeiten verursacht wurden, nach entsprechenden fachlichen und gesetzlichen Bestimmungen
- Getrennte Lagerung von Ober- und Unterboden
- Vermeidung von Bodenverdichtungen und Lockerung von verdichteten Böden
- Angepasste Qualität des auf die Böschungen aufzutragenden Bodenmaterials

Fachgebiet Altlasten:

23. Werden im Zuge des Aushubes Altablagerungen angetroffen, so sind diese nach Maßgabe ihrer Bewertung gemäß Deponieverordnung zu entsorgen. Es sind diese Bewertung und die sich daraus ergebende notwendige externe Entsorgung schriftlich zu dokumentieren und der zuständigen Wasserrechtsbehörde, sowie der ökologischen Bauaufsicht zur Kenntnis zu bringen.

Fachgebiet Luft und Klima:

24. Die Zu- und Abfahrten zur Baustelle haben ausschließlich auf staubfrei befestigten Wegen zu erfolgen, die ständig von Erdmaterial rein zu halten sind.

25. Nicht staubfrei befestigte Wege, Lagerflächen, etc. innerhalb der Baustelle sind ständig feucht zu halten.

26. Verschmutzungen von öffentlichen Straßen durch den baubedingten Verkehr sind nach dem Stand der Technik zu verhindern.

27. LKW und sonstige schwere Nutzfahrzeuge haben mindestens dem Standard EURO 3 zu entsprechen.

28. Bei Materialaufbereitungen und Materialumschlag hat eine Staubbindung durch Feuchthalten des Materials mittels gesteuerter Wasserbedüsung zu erfolgen.
29. Lagerstätten mit Schüttgütern sind durch ausreichende Befeuchtung staubfrei zu halten.
30. Der Transport von Erdmaterial darf nur in erdfeuchtem Zustand erfolgen.
31. Zwischenlager von Erdaushubmaterial sind – soweit vegetationstechnisch möglich – mit einer Zwischensaat zu begrünen, ansonsten ständig feucht halten.
32. Die Errichtung und der Betrieb von Material-, Erdaushub- oder Humuszwischenlagern, Baulagern, Materialaufbereitungen und dergleichen ist nur innerhalb der Baustelle zulässig.
33. Feuchthalten der durch die Baumaßnahmen betroffenen Flächen um Aufheizung und Austrocknung zu unterbinden. Damit ist auch ein erster Schritt zur Minimierung von Stauffreisetzung gegeben.
34. Baumaschinen und Geräte mit Dieselmotoren mit mehr als 18 kW dürfen auf der Baustelle nur eingesetzt werden, wenn sie mit Partikelfiltersystemen ausgestattet sind. Die Partikelfilter müssen einen Abscheidegrad „Anzahlkonzentration“ im Partikel-Größenbereich 20 – 300 nm von mehr als 95 % und einen Abscheidegrad „EC Massenkonzentration“ von mehr als 90 % aufweisen.
35. Baumaschinen müssen mindestens der Stufe 2 MOT-V entsprechen.
36. Materialverfahren innerhalb der Baustelle dürfen nur entlang der Trasse durchgeführt werden. Der An- und Abtransport von Material hat so weit wie möglich über das hochrangige Verkehrsnetz (A1) und unter Vermeidung von Ortsdurchfahrten zu erfolgen. Ein Materialtransportkonzept ist in Hinblick auf eine möglichst geringe Zusatzbelastung der Wohnbevölkerung zu erarbeiten und mit der ökologischen Bauaufsicht abzustimmen.
37. Die Baustellen sind während der Bauphase von einer fachlich einschlägig qualifizierten ökologischen Bauaufsicht (Umweltbaubegleitung) laufend zu überprüfen. Die ökologische Bauaufsicht hat die Umsetzung der vorgeschriebenen Maßnahmen zu veranlassen.

Betriebsphase

Fachgebiet Verkehr:

38. Für die Betriebsphase sind die Maßnahmen 1 - 9 (Detailplanung) umzusetzen.
39. Maßnahmen, die von der Projektwerberin im Einvernehmen mit der Gemeinde Eberstalzell und unter Einbeziehung der lt. StVO zuständigen Straßenbehörde hinsichtlich Verkehrsberuhigung gesetzt wurden, sind der UVP-Behörde vor Inbetriebnahme der Anschlussstelle Eberstalzell anzuzeigen und nachzuweisen.
40. Die Anbindung der Zufahrt zum Kontrollplatz ist durch eine absperrbare Schrankenanlage in ca. 10 m Abstand zur Landesstraße zu sichern. Bei der zuständigen Behörde ist ein allgemeines Fahrverbot, ausgenommen Erhaltungsfahrzeuge, zu erwirken.

Fachgebiet Lärm:

41. Die bestehende Lärmschutzwand wird im Bereich des Absprunges der nördlichen Doppelrampe (Rampe 100 und 200) unterbrochen. Um die Abschirmwirkung wiederherzustellen, sind die projektierten überlappenden Lärmschutzwände entlang der Rampen projektsgemäß auszuführen.

Rechtsgrundlagen: §§ 9, 16, 19, 23a Abs. 2 Z 3, 24, 24a, 24d, 24e, 24h UVP-G 2000 und §§ 4, 7, 7a, 15, 26 Abs. 1 und § 32 BStG 1971.

Begründung

I. Verfahrensgang und festgestellter Sachverhalt

I.1. Verfahrensgang

Mit Schreiben vom 18. Dezember 2007 hat die ASFINAG Autobahn Service GmbH Nord (ASFINAG SGN) im Vollmachtsnamen der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (UVP-Behörde) den Antrag auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 24 Abs. 1 UVP-G 2000) im vereinfachten Verfahren und auf Erlassung eines Bescheides gemäß § 24h Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) in Verbindung mit § 4 Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971) für das Bundesstraßenbauvorhaben „A 1 West Autobahn – Anschlussstelle Eberstalzell“ eingebracht.

Dem Antrag wurden die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen (Einreichprojekt 2007) gemäß § 4 Abs. 5 BStG 1971 und die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) gemäß § 6 iVm § 24 Abs. 7 UVP-G 2000 angeschlossen.

Die zwei von der Behörde gemäß § 13 Abs. 3 AVG iVm § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 erteilten Verbesserungsaufträge vom 7. Februar 2008 und vom 6. März 2008 wurden mit Schreiben der ASFINAG SGN vom 26. März 2008 samt Vorlage der „Mappe 4: Verbesserungsauftrag Februar 2008“ erfüllt. Darin wurde auch die in den Projektsunterlagen teils unterschiedliche Kilometrierung des Vorhabens klargestellt.

Mit 1. April 2008 übernahm die ASFINAG Bau Management GmbH die Vertretung der ASFINAG im gegenständlichen Verfahren. Eine entsprechende Vollmacht wurde vorgelegt.

Der Antrag bzw. das Vorhaben wurden unter Anwendung der Bestimmungen der §§ 9 UVP-G 2000 und 44a ff AVG durch Edikt kundgemacht. Das Edikt gemäß § 44a AVG wurde im Amtsblatt zur Wiener Zeitung und in den Tageszeitungen „OÖ Nachrichten“ und „OÖ Krone“ am 11. April 2008 verlautbart. Auch erfolgte eine Kundmachung des Vorhabens mit Kurzbeschreibung und Zusammenfassung der UVE auf der Homepage des ho. Bundesministeriums gemäß § 9 Abs. 4 UVP-G 2000. Darüber hinaus wurde die Kundmachung des Vorhabens an der Amtstafel der Standortgemeinde Eberstalzell gemäß § 4 Abs. 5 BStG 1971 angeschlagen.

Der Antrag und die Projektunterlagen einschließlich der UVE wurden gleichzeitig gemäß § 24a Abs. 3 und 4 UVP-G 2000 an den Landeshauptmann von Oberösterreich als Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 und als wasserwirtschaftliches Planungsorgan, an die Bezirkshauptmannschaft Wels-Land als Behörde gemäß § 24 Abs. 4 UVP-G 2000 (Naturschutz- und StVO-Behörde), an das Bundesdenkmalamt, an die Standortgemeinde Eberstalzell, an das Arbeitsinspektorat Wels sowie an den OÖ Umweltanwalt und an das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft übermittelt.

Gemäß § 4 Abs. 5 BStG 1971 und gemäß § 24 Abs. 8 iVm § 9 UVP-G 2000 erfolgte die Auflage der Projektunterlagen zur öffentlichen Einsicht vom 15. April 2008 bis einschließlich 30. Mai 2008 bei der ho. Behörde und in der Standortgemeinde Eberstalzell; diese Frist wurde gleichzeitig als Einwendungsfrist gemäß § 44a Abs. 2 Z 2 iVm § 44b AVG festgesetzt.

Von der ho. Behörde wurde in einer Koordinierungsbesprechung am 5. Mai 2008 gemeinsam mit der Bezirkshauptmannschaft Wels-Land ein Zeitplan für den Ablauf des UVP-Verfahrens sowie des Naturschutzverfahrens erstellt, der auf der Homepage des ho. Bundesministeriums veröffentlicht wurde (§ 24b Abs. 2 UVP-G 2000).

Im Rahmen der Projektaufgabe/Einwendungsfrist gaben das Umweltbundesamt, das Arbeitsinspektorat Wels und das Bundesdenkmalamt als mitwirkende Behörde Stellungnahmen ab. Vom OÖ Umweltanwalt wurden Einwendungen erhoben. Die Bezirkshauptmannschaft Wels-Land als Naturschutzbehörde übermittelte eine Stellungnahme des Bezirksbeauftragten für Natur- und Landschaftsschutz zum Vorhaben. Die Gemeinde Eberstalzell gab keine Erklärung ab.

Im Hinblick auf die in den Stellungnahmen des Umweltbundesamts und des Umweltanwalts geforderten Ergänzungen wurde eine Stellungnahme („Auseinandersetzung mit Stellungnahmen“) von der Projektwerberin eingeholt.

Nach Fertigstellung des Teilgutachtens Verkehr und der Zusammenfassenden Bewertung gemäß § 24d UVP-G 2000 wurde eine mündliche Verhandlung gemäß §§ 24 Abs. 7 und 16 UVP-G 2000 und den §§ 40ff AVG für den 12. August 2008 durch Anschlag an der Amtstafel der Standortgemeinde Eberstalzell und durch persönliche Verständigung der bekannten Beteiligten anberaumt. Die Zusammenfassende Bewertung samt dem Teilgutachten Verkehr wurde gemäß § 24e UVP-G 2000 versendet; weiters wurde sie den bekannten Beteiligten zusammen mit der Verständigung von der mündlichen Verhandlung als aktueller Stand des Ermittlungsverfahrens übermittelt – den Parteien des Verfahrens im Rahmen des rechtlichen Gehörs, bloß Beteiligten zur Information. Die Stellungnahme der Projektwerberin

(„Auseinandersetzung mit Stellungnahmen“) wurde gemeinsam mit der Zusammenfassenden Bewertung versandt.

In der mündlichen Verhandlung wurde eine ergänzende gutachterliche Stellungnahme in Hinblick auf die straßenbautechnischen und verkehrssicherheitstechnischen Erfordernisse im Sinne der §§ 4 Abs. 1 und 7 Abs. BStG 1971 eingeholt. Weiters wurde in der mündlichen Verhandlung von der Projektwerberin im Einvernehmen mit dem OÖ Umwelthanwalt festgelegt, dass im Bereich der Rampen 100 und 200 (Norden) ein Splittmastixbelag aufgebracht wird.

Hinsichtlich des Vorliegens der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens im Sinne des § 4 Abs. 1 BStG 1971 wurde ein gutachterliche Stellungnahme der ho. Fachabteilung II/ST1 eingeholt. Da aufgrund dieser Prüfung keine belastenden Nebenbestimmungen vorgeschlagen wurden, erübrigte es sich, diese Stellungnahme der Projektwerberin im Rahmen des Parteiengehörs zur Kenntnis zu bringen. Andere Parteien und Beteiligte sind vom Inhalt dieses Gutachtens nicht in ihrer Rechtssphäre betroffen und waren daher diesbezüglich nicht zu hören.

Mit Schreiben vom 22. September 2008 teilte der Landeshauptmann als Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 mit, dass eine wasserrechtliche Bewilligungspflicht vorliegt und ein diesbezügliches Verfahren beantragt wurde.

Der das Verfahren abschließende Bescheid wird neben der persönlichen Zustellung an die Verfahrensparteien und den Umweltrat (§ 25 Abs. 4 UVP-G 2000) dem § 24h Abs. 13 UVP-G 2000 und dem § 4 Abs. 4 BStG 1971 entsprechend bei der ho. Behörde durch acht Wochen, bei der Standortgemeinde Eberstalzell und im Amt der Oberösterreichischen Landesregierung auf Dauer zur öffentlichen Einsicht aufgelegt. Die Kundmachung der Auflage erfolgt durch Anschlag an der Amtstafel der Standortgemeinde und auf der Homepage des ho. Bundesministeriums (§ 24h Abs. 13 UVP-G 2000).

I.2. Festgestellter Sachverhalt

Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung ist das Vorhaben „A 1 West Autobahn – Anschlussstelle Eberstalzell“ im Bereich der Standortgemeinde Eberstalzell.

Diese Vollanschlussstelle liegt zwischen Autobahn-km 200,140 und Autobahn-km 200,673 der A 1 West Autobahn und soll in Form eines halben Kleeblatts errichtet werden. Über die Anschlussstelle wird die Verbindung zur L 1244 Großendorfer Straße hergestellt, wobei die Anbindung an das untergeordnete Straßennetz an den Enden der Rampen über Kreisverkehrsanlagen erfolgt, die dem Landesstraßennetz zuzuordnen sind.

Das Projekt besteht aus den im Spruchpunkt II. angeführten, mit dem Bescheidvermerk versehenen Unterlagen.

Die Ermittlungen der ho. Behörde stützen sich auf das Einreichprojekt 2007 einschließlich der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) und auf die weiteren von der Projektwerberin nachgeforderten Unterlagen („Mappe 4: Verbesserungsauftrag Februar 2008“) sowie auf die

Ergebnisse des Anhörungsverfahrens (schriftliche Stellungnahmen und Einwendungen; Erklärungen in der mündlichen Verhandlung).

Diese Ermittlungsgrundlagen sowie die Stellungnahme der Projektwerberin vom 13. Juni 2008 („Auseinandersetzung mit Stellungnahmen“) zu den eingebrachten Stellungnahmen des Umweltbundesamts sowie des OÖ Umweltanwaltes wurden der zusammenfassenden Bewertung gemäß § 24d UVP-G 2000 zu Grunde gelegt und darin begutachtet.

Die Zusammenfassende Bewertung enthält eine Darstellung ihrer Aufgabenstellung (gemäß § 24d UVP-G 2000), eine Projektbeschreibung, eine Überprüfung der UVE samt Zusammenfassung der Ergebnisse, eine Darstellung der Alternativen, der Trassenvarianten und der Nullvariante, eine Darstellung der Auswirkungen, Maßnahmen und der diesbezüglichen Kontrolle – diese aufgliedert in schutzgutunabhängige Feststellungen und andererseits nach den betroffenen Schutzgütern auf der Grundlage der Verkehrsprognose (Mensch, Lebensräume; Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume; Boden, Wasser; Luft und Klima; Landschaftsbild, Stadtbild, Ortsbild; Sach- und Kulturgüter), der Würdigung der im Verfahren eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen und der integrativen Gesamtbetrachtung mit dem daran anschließenden Maßnahmenkatalog. Hinsichtlich der Einzelheiten wird auf die Zusammenfassende Bewertung verwiesen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen Schutzgüter wurden in der Zusammenfassenden Bewertung nach der Darstellung der Beurteilungsgrundlagen nach Fachgebieten unterteilt geprüft und einer detaillierten Begutachtung zugeführt. Im Ergebnis gelangen diese Fachbegutachtungen zu der Feststellung, dass die Auswirkungen auf das jeweils geprüfte Schutzgut unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der in der Zusammenfassenden Bewertung als unbedingt erforderlich angesehenen Maßnahmen als umweltverträglich einzustufen sind.

Die integrative Prüfung der Auswirkungen am Ende der Zusammenfassenden Bewertung stellt das gegenständliche Vorhaben ebenfalls als umweltverträglich fest.

Die Zusammenfassende Bewertung gelangt insgesamt zu dem Ergebnis, dass es bei Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der in der Zusammenfassenden Bewertung für unbedingt erforderlich angesehenen Maßnahmen durch die Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens zu keiner erheblichen Beeinträchtigung eines Schutzguts kommt. Die Auswirkungen des Vorhabens werden als unwesentlich bis geringfügig angesehen. Dies trifft auch auf mögliche Wechselwirkungen durch das Vorhaben zu. Ausgeschlossen werden konnten Immissionen, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte von Nachbarn gefährden oder erhebliche Belastungen der Umwelt verursachen oder zu einer unzumutbaren Belästigung von Nachbarn führen.

Aus umweltfachlicher Sicht spricht nichts gegen eine Genehmigung des Vorhabens. Auch aus der durchgeführten fachlichen Auseinandersetzung mit den im Verfahren eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen ergeben sich unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Maßnahmen keine Gründe, die einer Genehmigung entgegenstünden.

Hinsichtlich des Vorliegens der fachlichen Kriterien der ausreichenden Bedachtnahme auf die gefahrlose Benutzbarkeit der zu errichtenden Bundesstraße unter Berücksichtigung der Kriterien Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie der Erfordernisse des Straßenverkehrs und der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges (§ 4 Abs. 1 iVm § 7 Abs. 1 BStG 1971) kam der Sachverständige für Verkehr, DI Heinz Fritzer, in der mündlichen Verhandlung des Vorhabens (Seite 2 der Verhandlungsschrift, Zl. BMVIT-314.501/0016-II/ST-ALG/2008) zum Ergebnis, dass sämtliche in den §§ 4 und 7 BStG 1971 aus Sicht der fachtechnischen Ausarbeitung angesprochenen Prüfkriterien hinsichtlich einer gefahrlosen Benutzbarkeit der zu errichtenden Bundesstraße unter Berücksichtigung der Kriterien Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie der Erfordernisse des Straßenverkehrs und der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges bei Einhaltung der für unbedingt erforderlich erachteten Maßnahmen erfüllt sind. Das Vorliegen der Wirtschaftlichkeit dieses Bundesstraßenbauvorhabens wurde von der Abt. II/ST1 bestätigt. Es konnte somit das Vorliegen aller fachlichen Kriterien des § 4 Abs. 1 iVm § 7 BStG 1971 festgestellt werden.

II. Rechtliche Würdigung und Auseinandersetzung mit Stellungnahmen und Einwendungen

II.1. Verfahrensrechtliche Erwägungen

Das gegenständliche Verwaltungsverfahren wurde von der Behörde als Großverfahren im Sinne der §§ 44a ff eingeleitet. Die nach § 44a Abs. 1 AVG zu treffende Prognoseentscheidung, dass am Verwaltungsverfahren voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind, stützt sich auf die Stellungnahme der Abt. II/ST1 vom 4. April 2008 im Akt Zl. BMVIT-314.501/0006-II/ST-ALG/2008 in Verbindung mit den Angaben in Mappe 3, Einlage F-07, des Einreichprojektes 2007.

Da die Kundmachung des Vorhabens insgesamt dem § 44a AVG entsprochen hat, löste sie die Rechtswirkungen des § 44b Abs. 1 AVG, d.h. den Verlust der Parteistellung im Falle einer verspäteten Erhebung einer Einwendung, aus.

Bei der Anberaumung der mündlichen Verhandlung wie auch im gesamten Verfahren danach wurden die Bestimmungen des AVG über Großverfahren nicht mehr angewendet. Diese Entscheidung, die nach den Ermessensbestimmungen der §§ 44a ff AVG zulässig ist, wurde von der ho. Behörde auf Grund des geringen Kreises von Verfahrensteilnehmern getroffen; auch aus Kostengründen wäre im gegebenen Verfahren eine Anberaumung mittels Edikt nicht zu rechtfertigen gewesen.

Die Kundmachung der Auflage des abschließenden Bescheids erfolgt dem § 24h Abs. 13 UVP-G 2000 und dem § 4 Abs. 4 BStG 1971 entsprechend. Der Anschlag an der Amtstafel der Standortgemeinde Eberstalzell sowie die Kundmachung auf der Homepage des ho. Bundesministeriums erscheinen der ho. Behörde aufgrund der geringen Anzahl von Verfahrensteilnehmern als geeignet, um den Informationszweck als erfüllt anzusehen.

II.2. Inhaltliche Erwägungen zu den Erfordernissen nach dem UVP-G 2000

Eine Genehmigung des Vorhabens darf nur nach Maßgabe der Kriterien des § 24h UVP-G 2000 erteilt werden. Diese Bestimmung lautet auszugsweise:

„Entscheidung und Nachkontrolle

§ 24h. (1) Genehmigungen (Abs. 6) dürfen nur erteilt werden, wenn im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zusätzlich nachstehende Voraussetzungen erfüllt sind:

*1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,
2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die*

- a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden oder*
- b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder*
- c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen, und*

3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.

(2) Wird bei Straßenbauvorhaben (§ 23a und Anhang 1 Z 9) im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt die Genehmigungsvoraussetzung des Abs. 1 Z 2 lit. c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. Bei Eisenbahnvorhaben (§ 23b sowie Anhang 1 Z 10 und 11) ist die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen.

(3) Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) sind in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.

(4) Ergibt die Gesamtbewertung, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter

Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können, ist der Antrag abzuweisen.

(5) In der Genehmigung können angemessene Fristen für die Fertigstellung des Vorhabens, einzelner Teile davon oder für die Inanspruchnahme von Rechten festgesetzt werden. Die Behörde kann diese Fristen aus wichtigen Gründen verlängern, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin dies vor Ablauf beantragt. In diesem Fall ist der Ablauf der Frist bis zur rechtskräftigen Entscheidung oder zur Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes oder Verfassungsgerichtshofes über die Abweisung des Verlängerungsantrages gehemmt. Im Rahmen eines Berufungsverfahrens oder gemäß § 24g können die Fristen von Amts wegen geändert werden.

(6) Die nach § 24 Abs. 1 zuständige und die übrigen für die Erteilung von Genehmigungen im Sinn des § 2 Abs. 3 zuständigen Behörden haben die Abs. 1 bis 5, 13 und 14 anzuwenden, soweit sie für ihren Wirkungsbereich maßgeblich sind.

(7) Die nach § 24 Abs. 1 zuständige Behörde hat die Genehmigungsverfahren mit den anderen zuständigen Behörden zu koordinieren. Insbesondere ist abzustimmen, wie die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung in den einzelnen Genehmigungen berücksichtigt werden und auf eine Kontinuität der Sachverständigen im gesamten Verfahren hinzuwirken.

...“

Werden durch das Vorhaben keine Schutzgüter beeinträchtigt und entspricht das Vorhaben dem Stand der Technik, sind die Genehmigungsanforderungen nach § 24h UVP-G 2000 erfüllt und es ist eine Genehmigung nach dieser Bestimmung zu erteilen.

Die von der ho. Behörde eingeholte Zusammenfassende Bewertung, die entsprechend dem § 24d iVm § 24c UVP-G 2000 von Sachverständigen erstellt wurde und die weiteren Ermittlungsergebnisse führen zu dem Ergebnis, dass durch das Vorhaben bei Vorschreibung der in der Zusammenfassenden Bewertung vorgesehenen Auflagen keinerlei Gefährdungen, erhebliche Belastungen bzw. unzumutbare Belästigungen von den im Gesetz bezeichneten Schutzgütern ausgelöst werden. Mit den vorgesehenen Maßnahmen wird zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beigetragen.

Im Spruchpunkt I.3. sind ausschließlich jene Maßnahmen der Zusammenfassenden Bewertung bzw. die im Rahmen der mündlichen Verhandlung des Vorhabens geänderten Maßnahmen als Nebenbestimmungen festgelegt, deren Umsetzung in die Zuständigkeit der ho. Behörde fällt (§ 24 Abs. 1 UVP-G).

Soweit die Umsetzung von Maßnahmen Belange des Naturschutzes trifft, fallen diese in die Zuständigkeit der Bezirkshauptmannschaft Wels-Land. Diese Maßnahmen wurden daher nicht in den Spruch des Bescheids aufgenommen, jedoch sind sie als Ergebnisse der UVP gemäß § 24h Abs. 6 iVm § 24h Abs. 3 UVP-G von den zuständigen Behörden in den Genehmigungs-

verfahren zu berücksichtigen. Zu diesem Zweck wurde dem gesetzlichen Auftrag des § 24h Abs. 7 UVP-G 2000 entsprechend die Berücksichtigung dieser Maßnahmen mit der Bezirkshauptmannschaft abgestimmt. Diese Abstimmung war hinsichtlich Naturschutz insofern erfolgreich, als die Bezirkshauptmannschaft Wels-Land als Naturschutzbehörde die Maßnahmen 10, 12, 22, 23 (mit Ausnahme des letzten Satzes), 24, 25, 37 (mit Ausnahme der Begrünung mit der Zwischensaat), 38, 43 und 48 in den Naturschutzbescheid aufnehmen wird. Die Maßnahme 10 – mit Ausnahme des letzten Satzes - betrifft jedoch nicht ausschließlich naturschutzfachliche Belange und wird daher auch in den Spruch des ho. Bescheids aufgenommen. Ähnlich verhält es sich mit den Maßnahmen 37, 38 und 43, welche auch das Fachgebiet Luft und Klima betreffen. Die Maßnahme 23 wird nur insoweit aufgenommen, als bei irreversiblen Bodenverdichtungen die Bewirtschaftungsnachteile dem Nachnutzer entsprechend zu vergüten sind.

Die Umsetzung der Maßnahmen 29 und 49 fällt in den Zuständigkeitsbereich des Landeshauptmanns von Oberösterreich als gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G zuständige Behörde für Wasserrecht, welcher ebenfalls erklärte, diese Maßnahmen in den Bescheid aufzunehmen. Die Koordinierung gemäß § 24h Abs. 7 UVP-G 2000 erfolgte auch insofern, als der Sachverständige der UVP-Behörde, Herr DI Stundner, im Verfahren gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 ebenfalls als Sachverständiger herangezogen wird.

II.3. Inhaltliche Erwägungen zu den Erfordernissen nach dem BStG 1971

Gemäß § 26 Abs. 1 BStG 1971 müssen Anschlüsse von öffentlichen Straßen und Wegen an Bundesautobahnen in Form besonderer Anschlussstellen erfolgen. Die besonderen Anschlussstellen bedürfen eines Bescheides zur Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971, welcher lautet:

„Vor dem Bau einer neuen Bundesstraße oder ihrer Teilabschnitte oder vor der Zulegung einer zweiten Richtungsfahrbahn oder vor Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie über Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der §§ 7 und 7a, die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, 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 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.“

Diese Bestimmung sieht zusammengefasst vor, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie über Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) unter anderem vor Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen den Straßenverlauf im Rahmen der Verzeichnisse durch Festlegung der Straßenachse auf Grundlage eines konkreten Projektes durch Bescheid zu bestimmen hat.

Durch die gegenständliche Anschlussstelle wird die A 1 West Autobahn an eine öffentliche Straße (Landesstraße) angebunden. Sie ist daher als Anschlussstelle im Sinne des § 26 Abs. 1 BStG 1971 rechtlich zu behandeln und bedarf der Bestimmung des Straßenverlaufes mit Bescheid durch den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im Sinne des § 4 Abs. 1 BStG 1971.

Gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971 hat die Behörde bei ihrer Entscheidung auf die Bestimmungen der §§ 7 und 7a BStG 1971, auf die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, auf die Umweltverträglichkeit, die Erfordernisse des Straßenverkehrs und die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges sowie auf die Ergebnisse der Anhörung Bedacht zu nehmen.

Beurteilungsmaßstäbe sind gemäß § 7 leg. cit. die gefahrlose Benutzbarkeit der Bundesstraße unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände sowie die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs. In der Entscheidung der Behörde ist auch der Schutz der Nachbarn im Sinne der Bestimmungen des § 7a BStG 1971 zu berücksichtigen.

Das Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen zur Erlassung eines Bescheids nach § 4 Abs. 1 BStG 1971 wurde im Rahmen des Ermittlungsverfahrens geprüft und vom Sachverständigen für Verkehr, DI Fritzer, nach Vorschreibung verschiedener Maßnahmen schlüssig für gegeben befunden. Im Ergebnis konnte somit das Vorliegen der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs festgestellt werden.

Weiters wurde die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens - auch unter Berücksichtigung der in der Zusammenfassenden Bewertung als unbedingt erforderlich erachteten Maßnahmen - bestätigt.

Im Zuge des Ermittlungsverfahrens sind insgesamt keine Umstände zu Tage getreten, die Zweifel an der Erfüllung der Tatbestandsvoraussetzungen aufkommen ließen. Auf Grundlage des festgestellten Sachverhalts kommt die ho. Behörde zu dem Schluss, dass das Projekt die Tatbestandsvoraussetzungen des § 4 Abs. 1 iVm §§ 7 und 7a BStG 1971 erfüllt.

Gemäß § 15 Abs. 1 BStG 1971 dürfen nach Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4 Abs. 1 leg. cit.) auf den von der künftigen Straßentrasse betroffenen Grundstücksteilen (Bundesstraßenbaugebiet) 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 4 BStG 1971 gelten sinngemäß.

Nach § 15 Abs. 2 BStG 1971 sind als betroffene Grundstücksteile im Sinne des Abs. 1 alle jene anzusehen, die in einem Geländestreifen um die künftige Straßenachse liegen, dessen Breite in einer Verordnung oder einem Bescheid gemäß § 4 Abs. 1 leg. cit. entsprechend den örtlichen Verhältnissen festgelegt wird und bei Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen

insgesamt 150 m, bei Kollektorfahrbahnen, zweiten Richtungsfahrbahnen, Zu- und Abfahrtsstraßen und Rampen von Bundesstraßen insgesamt 75 m nicht überschreiten darf.

Die Grenzen des Bundesstraßenbaugebiets ergeben sich aus dem o.a. Trassenplan, wobei die Ausdehnung des Bundesstraßenbaugebietes entsprechend den örtlichen Verhältnissen mit 75m festgelegt wurde.

II.4. Auseinandersetzung mit Einwendungen und Stellungnahmen

Die Stellungnahmen und die Einwendung wurden von den Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung beantwortet. Im folgenden werden diese Eingaben sowie die Beantwortung durch die Sachverständigen der Behörde zusammengefasst wiedergegeben. Bei den Stellungnahme des Umweltbundesamts bzw. der Einwendung des Umweltsanitätsamts wird zur leichten Auffindbarkeit in der Zusammenfassenden Bewertung in Klammer jeweils die Nummer des Einwands in der Zusammenfassenden Bewertung angegeben. Einwände zum gleichen Fachbereich wurden weitgehend zusammengeführt und soweit möglich auch gemeinsam beantwortet

II.4.1. Das Arbeitsinspektorat Wels gab eine Stellungnahme mit Schreiben vom 17. April 2008 ab, in dem erklärt wird, dass im Hinblick auf den Betrieb ÖKO und Gewerbezentrum Eberstallzell festgestellt wurde, dass die Produktionsstätte im Passivstandardhaus errichtet wurde, und somit keine negativen Auswirkungen hinsichtlich Lärm zu erwarten seien.

II.4.2. Das Bundesdenkmalamt hielt in seiner Stellungnahme fest, dass sich kein Hinweis auf die Betroffenheit von Kulturgütern ergeben habe.

II.4.3. Die Stellungnahme des Umweltbundesamts (UBA) vom 28. Mai 2008 wurde im Kapitel 6 der Zusammenfassenden Bewertung (Würdigung der im Verfahren eingelangten Stellungnahmen) auf den Seiten 44 bis 55 behandelt. Ergänzende Aussagen der Projektwerberin aufgrund der Stellungnahme des UBA finden sich im Band „Auseinandersetzung mit Stellungnahmen“ vom 12. Juni 2008.

II.4.3.1. (Einwand 3.1) Zum Fachbereich Verkehr/Raumplanung fordert das UBA, dass, da für die Ermittlung der zukünftigen Verkehrsbelastung für das Verkehrsmodell von einer generellen Fortschreibung der Einwohner ausgegangen worden sei, ergänzend darzulegen sei, welche Bevölkerungszahlen für die Berechnungen herangezogen wurden; jedenfalls seien die Bevölkerungsprognosen für 2020 auszuweisen und darzustellen, ob die Bevölkerungsprognosen mit jenen der ÖROK übereinstimmen würden. Die Aussage, dass eine betriebliche Entwicklung nicht im Verkehrsmengenmodell berücksichtigt wird, sei insofern nicht nachvollziehbar, als aus dem örtlichen Entwicklungskonzept hervorgehe, dass eine „schwerpunktmäßige Konzentration der künftigen Betriebsansiedlungen im Bereich der Autobahn“ erfolgen solle. In jedem Fall sei das Verkehrsaufkommen, das durch mögliche Betriebe entstehen könne, aufzuzeigen und in die Berechnungen mit aufzunehmen

In der Zusammenfassenden Bewertung wird dazu ausgeführt, dass dem VISOÖ die Bevölkerungsprognose zugrunde liege und dass bekannt sei, dass das VISOÖ auch weitere statistische Daten verwende. Die Trendprognose sei auch mit der Verkehrsentwicklung an der Dauerzählstelle Vorchdorf abgeglichen. Die Nutzung des Betriebsgebietes sei auch durch die in Errichtung befindlichen Bauvorhaben erkennbar, sodass die Ermittlung des Verkehrsaufkommens aus der von der Baubehörde vorgegebenen Stellplatzanzahl zulässig erscheine. Von der Projektwerberin seien die absehbaren betrieblichen Entwicklungen ins Verkehrsmodell aufgenommen worden, weitere mögliche Betriebsansiedlungen könnten nicht abgeschätzt werden. Eine Ansiedlung von Betrieben mit hoher Kundenfrequenz sei von der Gemeinde Eberstallzell jedenfalls nicht vorgesehen. Für den Fall, dass es zu weiteren nicht vorhersehbaren Ansiedlungen komme, weisen jedoch die Kreisverkehre, die Autobahnrampen und die Verbindungsspanne zwischen den neuen Kreisverkehrsanlagen genügend verkehrliche Reserven auf. Es würde auch bei zusätzlichen Betriebsansiedlungen zu keiner Verschlechterung der Lärmsituation südlich der A 1 kommen, da die Lärmsituation von der A 1 selbst geprägt sei und das Verkehrsaufkommen auf der L 1244 abnehmen werde. Hinsichtlich Luftschadstoffe seien im Hinblick auf das Irrelevanzkriterium ebenfalls Reserven gegeben.

Bezüglich der Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung wird darauf hingewiesen, dass diese vom Amt der OÖ Landesregierung stammen und auf den „statistischen Ergebnissen“ der Volkszählung 2001 beruhen würden. Auf Bezirksebene würden diese auf der Bevölkerungsvorausschätzung für Österreich der Statistik Austria basieren. Der Vergleich der verwendeten Bevölkerungsprognose mit der der ÖROK zeige, dass trotz geringfügiger Abweichungen die relative Bevölkerungsentwicklung der beiden Prognosen übereinstimme.

II.4.3.2. (Einwand 3.2) Für den Bereich Abfall fordert das UBA eine Klarstellung der widersprüchlichen Angaben zum Umgang mit Bodenaushub und eine Ergänzung, anhand welcher Regelwerke die Nachnutzung der Massen festgelegt werde.

In der Zusammenfassenden Bewertung wird dazu ausgesagt, dass ein Materialüberschuss von ca. 7.800 m³ in der Massenbilanz angegeben sei, der von der Baustelle abtransportiert werden müsse. Entsprechende Maßnahmen seien dazu im Fachbereich Verkehr als unbedingt erforderlich vorgeschrieben worden. Eine Nachnutzung der Massen durch die Projektwerberin sei nicht vorgesehen; es werde vielmehr der ausführenden Firma überlassen, dieses Material einer Wiederverwendung zuzuführen oder zu deponieren.

II.4.3.3. (Einwand 3.3) Bezüglich Luft fordert das UBA, dass aufgrund der bereits bestehenden Belastung durch Stickstoffdioxid am Vergleichsstandort Enns-Eckmayer B 309 eine Diskussion der Belastung durch NO₂ erforderlich sei. Weiters würden Angaben zur Repräsentativität der für die Beurteilung des Ist-Zustands verwendeten Luftmessstellen im Untersuchungsraum fehlen und wären daher zu ergänzen.

In der Zusammenfassenden Bewertung heißt es dazu, dass bei der Beurteilung der Vorbelastung auch die Daten der am unmittelbaren Fahrbahnrand der A 1 West Autobahn gelegenen Messstelle „Enns-Kristein“ berücksichtigt worden seien, die hohe Überschreitungen des JMW (Jahresmittelwert)-Grenzwertes für Stickstoffdioxid zeige. Ebenso sei in der UVE die Grundbelastung beim Nullplanfall für die betrachteten Immissionspunkte inklusive

Grenzwertüberschreitungen im Nahbereich der A 1 nachvollziehbar dargestellt worden. Eine zusätzliche Diskussion der Belastung durch NO₂ sei daher nicht mehr notwendig. Hinsichtlich der Repräsentativität wird festgestellt, dass sich die herangezogenen Messstellen in unterschiedlicher Entfernung von sehr stark befahrenen Verkehrsträgern befinden würden und daher für die Situation im Bereich der ASt. Eberstallzell repräsentativ seien.

(Einwand 3.14) Weiters verweist das UBA hinsichtlich des Fachbereichs Luft darauf, dass aus den Unterlagen nicht eindeutig hervorgehe, ob das „Berieselungskonzept“ in der Bauphase verpflichtend umgesetzt werde und wie die Umsetzung und Wirksamkeit des Konzeptes geprüft werde. Weiters sei nachvollziehbar zu begründen, warum auf weitere Maßnahmen verzichtet werden könne.

Der Sachverständige folgte diesem Einwand mit Aufnahme umfangreicher Maßnahmen zur Minderung der baubedingten Staubbelastung und verweist darauf, dass die Umsetzung durch die baubegleitende Ökologische Bauaufsicht gewährleistet werde. Es sei daher sichergestellt, dass es während der Bauphase zu keinen maßgeblichen Staubemissionen komme.

II.4.3.4. (Einwand 3.4) Bezüglich des Fachbereichs Lärm wird gefordert, anzugeben, wie das Untersuchungsgebiet aus schalltechnischer Sicht abgegrenzt worden sei, warum die Bewertung der Schutzwürdigkeit der Objekte auf Basis der „Dienstanweisung Lärmschutz an Bundesstraßen“ sowie der Bestandssituation 2005 erfolge, obwohl es sich um einen Neubau handle. Weiters wäre die UVE um eine Darstellung der Flächenwidmung im Zusammenhang mit der bestehenden und geplanten Verkehrsinfrastruktur zu ergänzen.

In der Zusammenfassenden Bewertung wird zur Abgrenzung des Untersuchungsraums ausgeführt, dass sich der Untersuchungsraum hauptsächlich nördlich der A 1 West Autobahn im Bereich des Siedlungsgebietes befinde und dass es vorhabensbedingt nur auf der Umfahrung Wipfing und auf der L1244 zwischen dem geplanten Kreisverkehr südlich der A 1 und dem bestehenden Kreisverkehr im Siedlungsgebiet zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens und zu einer rechnerischen Zunahme der Lärmimmissionen komme. Da diese Abschnitte im Untersuchungsraum enthalten seien, sei der Untersuchungsraum plausibel abgegrenzt worden. Weiters komme es aufgrund der geringen Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Siedlungsgebiet zu einer nicht wahrnehmbaren Zunahme der Lärmimmissionen, demzufolge die in der UVE angeführten Anrainer keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen hätten. Und eine Klassifizierung im Sinne der Dienstanweisung sei deshalb erfolgt, um die Bestandssituation des Lärms aufgrund der A 1 abzuschätzen. Aus Sicht des Fachgebietes Raum wird ergänzt, dass der aktuelle Flächenwidmungsplan der Gemeinde die im Projekt dargestellten Betriebsbaugelände ausweise und entsprechend dem örtlichen Entwicklungskonzept eine zukünftige Betriebsbauentwicklung nur südwestlich der Autobahndurchfahrt Großendorfer Straße vorgesehen sei.

(Einwand 3.22) Darüber hinaus sollte nach Ansicht des UBA in der UVE angeführt werden, ob bei der Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen an der geplanten Umfahrung Wipfing (gemeint Wipfing) der durch das Vorhaben induzierte Verkehr bereits berücksichtigt worden sei.

In der Zusammenfassenden Bewertung wird darauf erwidert, dass bei der Dimensionierung die in der Verkehrsuntersuchung des Landes angegebenen Verkehrsdaten (Werktag) in die Berechnungen eingeflossen seien.

II.4.3.5. (Einwand 3.5) Bezüglich des Fachbereichs Boden fordert das UBA inhaltliche Abstimmungen zwischen den Fachbereichen Landwirtschaft und Boden in der Beschreibung und Bewertung, eine Einstufung der Schadstoffsituation der Böden und eine Darstellung der Bodenfunktionen. Weiters sei die Bewertung der Sensibilität als „mittel“ nicht nachvollziehbar und daher sei diese Bewertung näher zu begründen.

(Einwand 3.10) Das UBA fordert weiters eine Darstellung der Auswirkungen auf die Bodenfunktionen im Untersuchungsraum und eine Einbeziehung in die Bewertung. Ebenso sei auf das OÖ Bodenschutzgesetz einzugehen. Weiters sei eine nachvollziehbare fachliche Begründung, warum es zu keinen Auswirkungen durch Schadstoffeinträge in den Boden im Betrieb komme, zu ergänzen. Überdies sei die Bewertung unzureichend dargestellt und daher zu korrigieren.

In der Zusammenfassenden Bewertung wird vom Sachverständigen hinsichtlich der Bewertung der Sensibilität durch die Projektwerberin festgestellt, dass diese angesichts der gegebenen Bodensituation falsch sei und die Böden als großteils hochwertiges Ackerland in der Zusammenfassenden Bewertung dargestellt würden. Hinsichtlich der Auswirkungen auf den Boden durch die Emissionen von Luftschadstoffen kommt der Sachverständige zum Schluss, dass durch das Vorhaben nur geringe bis vernachlässigbare Depositionen und daher auch keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf den Boden zu erwarten seien. Die Gesamtbelastung durch Schwefel- und Stickstoffeintrag sei als unbedenklich einzustufen, bezüglich Schwermetallen würden aktuelle Vergleichsuntersuchungen im Nahbereich stark befahrener Straßen zeigen, dass beim derzeitigen Stand der Kfz-Technologie keine relevanten Schwermetallanreicherungen in Böden und Pflanzen festzustellen waren. Im übrigen wird auf das entsprechende Kapitel in der Zusammenfassenden Bewertung verwiesen.

II.4.3.6. (Einwand 3.6) Das UBA fordert in der Stellungnahme, den Feldhasen als Leitart zu ergänzen bzw. zu begründen, warum dieser nicht als Leitart ausgewählt wurde und darzustellen, ob das Zootop Magerwiese von diesem als Lebensraum angenommen wird.

(Einwand 3.11) Weiters seien die Auswirkungen des Vorhabens (insbesondere Lebensraumverlust) ggf. auch für die Art „Feldhase“ darzustellen.

In der Zusammenfassenden Bewertung wird dazu erläutert, dass das Heranziehen des Feldhasen als Leitart problematisch sei, da seine Populationsdynamik durch eine Mehrzahl von Faktoren beeinflusst werde. Es seien nicht nur jagdliche Aspekte relevant, sondern auch die aktuelle Nutzung landwirtschaftlicher Flächen. Ein Rückgang der Brachefflächen hätte dabei sicher deutlich größere Auswirkungen auf die Population als der Entfall der Magerwiese. Eine Beeinträchtigung sei jedoch nicht auszuschließen, da die vom Vorhaben beanspruchten Mager- und Mähwiesen Lebensräume für den Feldhasen darstellen. Inwieweit die Ausgleichsmaßnahmen für Feldhasen nutzbar seien, werde angezweifelt, da es sich dabei

um „gefangene Flächen handle“. Im übrigen wird auch auf das entsprechende Kapitel in der Zusammenfassenden Bewertung verwiesen.

II.4.3.7. (Einwand 3.7) Weiters wird die Forderung erhoben, die Auswahl der Leitarten nachvollziehbar zu begründen und Angaben über den Zeitpunkt der eigenen Erhebungen der vorkommenden Pflanzen und Tierarten sowie über Anzahl/Häufigkeit der vorgefundenen Arten/Individuen zu ergänzen.

In der Zusammenfassenden Bewertung wird darauf verwiesen, dass die Biotope und Zootope anhand relevanter Arten erhoben und schlüssig dargestellt worden seien und die angeführten Arten für die angetroffenen Lebensräume als Leitarten plausibel seien, wodurch auch die durchgeführten Erhebungen nicht in Zweifel gezogen würden.

II.4.3.8. (Einwand 3.8) Für den Fachbereich Landschaft und Freizeit/Erholung wäre nach Ansicht des UBA darauf einzugehen, wie das „Örtliche Potenzial“ definiert werde und wie sich daraus die einzelnen Bewertungsstufen ableiten würden. Diese Bewertungsstufen wären für jedes Kriterium zu charakterisieren; Kriterien die den Sichtraum bzw. Sichtbeziehungen wiedergeben – wären in die Darstellungen einzubeziehen. Auch die Bewertungstabellen seien unkommentiert und nicht nachvollziehbar. Es sei daher auf Basis einer überarbeiteten Beschreibung des Ist-Zustandes die Bewertung anhand der einzelnen Kriterien durchzuführen und eine Gesamtbewertung des Ist-Zustandes abzuleiten.

In der Zusammenfassenden Bewertung wird dazu ausgeführt, dass bei der Betrachtung des Anschlussstellenbereiches vor allem die Dominanz der bestehenden A 1 mit den Lärmschutzwänden auffalle und nicht zu erwarten sei, dass die Anschlussstelle diese Dominanz maßgeblich erhöhe und zwar auch insofern als Teile der Rampen sowie die Kreisverkehrsanlagen deutlich unter dem umgebenden Geländeniveau liegen würden. Auch würden die in Bau befindlichen Gewerbebetriebe und die Umfang Wipfing wesentlich stärker zu einer nachteiligen Veränderung des Landschaftsbildes beitragen.

II.4.3.9. (Einwand 3.9) Die Unterlagen wären um eine medizinische Beurteilung zu ergänzen, wobei darin auch der angeführte „Irrelevanzbereich“ von 1 dB zu begründen wäre.

Der Sachverständige führt dazu in der Zusammenfassenden Bewertung aus, dass aufgrund der geringen immissionsseitigen Lärmzunahmen, die vom Menschen nicht wahrnehmbar seien, eine medizinische Beurteilung nicht erforderlich sei.

II.4.3.10. (Einwand 3.12) Hinsichtlich der Fachbereiche Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, Landschaft und Freizeit/Erholung verweist das UBA darauf, dass das Zustandekommen der Gesamtbewertung der Eingriffserheblichkeit für den Fachbereich Tiere und Pflanzen mit „gering“ nicht nachvollziehbar ist und fordert eine Aussage, was konkret die Bewertungsstufen bedeuten würden. Gleiches gelte auch für die Beurteilungen für das Schutzgut Landschaft sowie den Fachbereich Freizeit/Erholung. Es seien daher unter Verwendung von definierten Bewertungskriterien die Auswirkungen nachvollziehbar darzustellen und zu bewerten und darauf basierend die Einstufung der Wirkungsintensität vorzunehmen bzw. zu begründen.

In der Zusammenfassenden Bewertung wird diesbezüglich auf das Kapitel 4.2, Untersuchungsmethodik, der Umweltverträglichkeitserklärung verwiesen, in dem die Methodik dargestellt wird, welche eine sektorale Bewertung der Eingriffsauswirkung aufgrund der Beeinflussungssensibilität, der Wirkungsintensität und der Maßnahmenwirksamkeit zulasse. Ergänzend dazu wird festgestellt, dass im Rahmen der Zusammenfassenden Bewertung eine eigenständige Bewertung der Vorhabenswirkung erfolgt sei, welche teilweise von der der Projektwerberin abweiche.

II.4.3.11. (Einwand 3.13) Das UBA fordert weiters eine Aussage, wie viele landwirtschaftliche Betriebe vom Flächenverbrauch während der Bau- und Betriebsphase betroffen sind und welche und wie viele landwirtschaftliche Flächen von Flurzerschneidungen betroffen wären. Es wären auch die Beeinträchtigungen des landwirtschaftlichen Wegenetzes zu beschreiben.

Entsprechend der Zusammenfassenden Bewertung seien zwei Landwirtschaftsbetriebe durch Flächenverluste und 17 Ackerflächen durch Flurzerschneidung betroffen. Die Funktion des Wegenetzes könne auch während der Bauzeit erhalten werden.

(Einwand 3.18) In diesem Zusammenhang werden vom UBA auch Maßnahmen zur Minderung der Beeinträchtigungen des landwirtschaftlichen Wegenetzes während der Bauphase sowie gegen Flurzerschneidungen gefordert sowie eine nachvollziehbare Darstellung, wie eine als mäßig bezeichnete Maßnahmenwirksamkeit zu einer Reduktion der Auswirkungen von „hoch“ auf „mittel“ führen könne.

Dazu wird wie bereits oben dargestellt erwidert, dass das landwirtschaftliche Wegenetz während der Bauphase in seiner Funktion erhalten werden könne und dadurch die Zufahrten sicher gestellt seien. Im übrigen seien aus gutachterlicher Sicht die Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase als gering eingestuft worden. Eine Beurteilung der einzelnen Wirkungen und Nutzungen erfolge in der Zusammenfassenden Bewertung nicht, es könne jedoch prinzipiell davon ausgegangen werden, dass, sofern keine Neubeurteilung erfolgt sei, der Beurteilung des Fachberichtserstellers gefolgt werde.

II.4.3.12. (Einwand 3.15) Weiters würden für die Bauphase konkrete Angaben zu den Bodenmieten und dort erforderlichen Maßnahmen fehlen und es wären weitere Aussagen zur Maßnahme „Bodenauswechslung bei ungeeigneten Böden“ und über den Verbleib der Bodenmaterialien notwendig. Ferner seien die Maßnahmen zur Rekultivierung sowie zur Verringerung der Bodenverdichtung unzureichend beschrieben und es würden zur Maßnahme „angepasste Qualität“ des Bodenmaterials für Böschungen Angaben zur Regelung der Qualitätsdefinition fehlen.

Der Sachverständige verweist zur diesbezüglichen Beantwortung auf das Kapitel 1.5 (gemeint Kapitel 5.5 der Zusammenfassenden Bewertung) und auf die als unbedingt erforderlich erachteten Maßnahmen aus dem Fachgebiet Landwirtschaft.

II.4.3.13. (Einwand 3.16) Das UBA fordert eine nähere Beschreibung der Ersatzstandorte für die Magerwiese und die plausible Darlegung, wie die Wirksamkeit dieser Maßnahme

gewährleistet wird, sodass die Ersatzstandorte von der Tierwelt angenommen werden. Eine gesicherte Umsetzung dieser Maßnahmen als Teil des Projektes wird ebenfalls gefordert.

Dazu wird in der Zusammenfassenden Bewertung aus fachlicher Sicht ausgeführt, dass gemäß der geforderten Maßnahme die Wiederaufbringung des Bodens der bestehenden Magerwiesen wieder auf die neuen Standorte erfolgen würde, wodurch ein Teil der dort lebenden Kleintiere und Pflanzen übersiedelt würden und – so zeige die Erfahrung – diese Übersiedlung überleben würden. Angesichts der geplanten Standortbedingungen, welche jenen der bestehenden Magerwiese weitgehend entsprechen würden, könne von einer den Erfordernissen entsprechenden Maßnahmenwirksamkeit ausgegangen werden.

II.4.3.14. (Einwand 3.17) Im Bereich Landschaft und Freizeit/Erholung wird darauf hingewiesen, dass die Einstufung der Maßnahmenwirksamkeit als „wenig wirkungsvoll“ ohne jede Begründung erfolgen würde und daher Bewertungskriterien der Wirkungsintensität der Maßnahmen zu ergänzen wären.

Der Sachverständige führt dazu in der Zusammenfassenden Bewertung aus, dass aufgrund der Tatsache, dass sich die Ausgleichsmaßnahmen innerhalb der Rampeninnenflächen und im Nahbereich der entlang der A 1 verlaufenden Lärmschutzwände befinden würden, die Maßnahmen optisch wenig in Erscheinung treten würden und zudem diese Maßnahmen aufgrund der Nahelage zur Autobahn und der schlechten Erreichbarkeit innerhalb der Rampen keine Erholungsfunktion hätten.

II.4.3.15. (Einwand 3.19) Für den Fachbereich Verkehr würden sich in den Ergänzungen bzw. im Fachbeitrag Luftgüte unterschiedliche Werte zur maßgeblichen Stunde bzw. Spitzenstunde finden.

Darauf wird in der Zusammenfassenden Bewertung erwidert, dass die in Einlage T-02, Technischer Bericht, angeführten Zahlen für den DTVW 2020 auch in den Fachbeiträgen Lärm und Luft verwendet worden seien. Im Fachbeitrag Luft sei beim DTV der Zeitbereich Werktag nicht explizit angegeben. Als maßgebliche Stunde sei entsprechend diesem Zeitbereich die 30-höchste Stunde des Jahres verwendet worden. Der primär durch das Bauvorhaben ASt. Eberstanzell induzierte Verkehr sei ermittelt worden und in den Fachbeitrags-Verkehrszahlen enthalten.

II.4.3.16. (Einwand 3.20 und Einwand 3.23) Das UBA fordert weiters Fotos von den im Untersuchungsraum vorhandenen Landschaftselementen bzw. –strukturen und den vorhandenen Sichtbeziehungen. Weiters wären zur Veranschaulichung der Auswirkungen des Vorhabens Fotos bzw. Fotomontagen empfehlenswert.

In der Zusammenfassenden Bewertung wird bezüglich der Fotos von den Landschaftselementen auf die in dem von der Projektwerberin vorgelegten Band „Auseinandersetzung mit Stellungnahmen“, auf Seite 28 enthaltenen Fotos verwiesen. Hingegen sei die Einsehbarkeit des Vorhabens von einem bodennahen Standort gering, so dass eine entsprechende Visualisierung mit dem Vorhaben kaum vorhabensrelevante Details darstellen könne. Auf derartige Fotomontagen könne daher verzichtet werden.

II.4.3.17. (Einwand 3.21) Hinsichtlich Landwirtschaft sollten bei Beschreibung des Ist-Zustandes ggf. biologisch wirtschaftende Betriebe im Untersuchungsraum dargestellt werden.

Der Sachverständige verweist zur diesbezüglichen Beantwortung auf die Behandlung in Kapitel 1.3 (gemeint Kapitel 5.3 der Zusammenfassenden Bewertung). Darin wird hinsichtlich des biologischen Landbaus ausgeführt, dass die vormals in der Produktionsrichtlinie für biologischen Landbau des Verbandes Bio Ernte Austria geregelten Mindestabstände für den Anbau von Feldfrüchten neben Straßen mit einer Verkehrsfrequenz größer 500 Fahrzeuge pro Stunde im Jahresdurchschnitt nicht mehr bestünden und daher dem Vorhaben ein Anbau von derartigen Produktion aus biologischer Landwirtschaft nicht entgegenstünde.

II.4.3.18. (Einwand 3.24) Zuletzt verweist das UBA darauf, dass Vermeidungsmaßnahmen zur Bodenverdichtung gegenüber nachträglichen Maßnahmen zu bereits erfolgter Bodenverdichtung zu bevorzugen seien und daher empfohlen werde, auch Vermeidungsmaßnahmen zur Bodenverdichtung allfälligen nachträglichen Maßnahmen vorzuziehen.

Der Sachverständige folgte diesem Einwand mit Aufnahme der Maßnahme 23 in die Zusammenfassende Bewertung.

II.4.4. Die Einwendungen des OÖ Umweltschutzwachens (UA) vom 30. Mai 2008 wurde im Kapitel 6 der Zusammenfassenden Bewertung (Würdigung der im Verfahren eingelangten Stellungnahmen) auf den Seiten 55 bis 58 behandelt.

II.4.4.1. (Einwand 4.1) Der UA bringt vor, dass, wenn auch die Auswirkungen auf den Siedlungsraum direkt durch das Vorhaben gering seien, so seien indirekte Auswirkungen durch die Tatsache der Neuerrichtung eines Anschlusses an einen überregionalen, potenten Verkehrsträger eine nachhaltige Änderung der Flächennutzung im Anschlussnahbereich. Die Einschätzung hinsichtlich des Ist-Zustandes in puncto Raumentwicklung werde geteilt, die Eingriffsintensität auf Basis zu erwartender räumlicher Entwicklungen aber als hoch eingestuft.

In der Zusammenfassenden Bewertung wird darauf erwidert, dass die Projektwerberin die absehbaren betrieblichen Entwicklungen im Projekt dargestellt habe und weitere mögliche Betriebsansiedlungen nicht abgeschätzt werden können. Eine Ansiedlung von Betrieben mit hoher Kundenfrequenz sei von der Standortgemeinde aber nicht vorgesehen. Gemäß Punkt IV des örtl. Entwicklungskonzeptes sei auch eine zukünftige Betriebsbaugebietsentwicklung nur südwestlich der Autobahndurchfahrt Großendorfer Straße wegen des guten Verkehrsanschlusses und der Entlastung des Ortskerns vorgesehen.

II.4.4.2. (Einwand 4.2) Der UA fordert weiters raumordnerische Abstimmungen über Entwicklungsflächen für Betriebe, agrarische Vorbehaltsflächen und Grünzonen, wobei im Rahmen des UVP-Verfahrens zumindest Rahmenfestlegungen zwischen örtlicher und überörtlicher Raumordnung des Landes und der Gemeinde hinsichtlich der Raumnutzungsentwicklung vorliegen müssten. Da diese indirekten Auswirkungen auf die Raumentwicklung sehr wohl Teil der Auswirkungsbeurteilung eines Vorhabens sein müssten, werde die Vorlage eines Grobkonzeptes verlangt, wo die Außengrenzen einer zukünftigen

betrieblichen Entwicklung gezogen werden und welche angrenzenden Grünkorridore jedenfalls zu erhalten wären.

Der Sachverständige verweist in der Zusammenfassenden Bewertung auf die Stellungnahme der Projektwerberin im Band „Auseinandersetzung mit Stellungnahmen“ und schließt sich dieser Darstellung an. In diesem Band wird dazu ausgeführt, dass, da der Einfluss auf die örtlichen und überörtlichen Raumordnungsziele nicht von der Anschlussstelle selbst ausgehe, sondern von den Flächenwidmungen und Entwicklungskonzepten und dass zweitens für die Errichtung ersterer verantwortlich seien. Dazu wurde auch eine Stellungnahme des Amtsleiters der Standortgemeinde Eberstalzell vorgelegt.

II.4.4.3. (Einwand 4.3) Hinsichtlich des Lärms sei es nach Ansicht des UA unzulässig, eine Abgleichung der Verbesserungen an der Eberstalzellerstraße auf Grund der Umfahrung Wipfing gegen Mehrbelastungen durch das vorliegende Projekt abzugleichen, da die Umfahrung kein Projektsbestandteil sei. Weiters sei, auch wenn die Lärmaufhöhungen durch das Projekt rechnerisch zu maximalen Pegelerhöhungen zwischen 0,3 und 0,6 dB führen würden, dennoch unbestritten, dass die Lärmimmissionen an manchen Punkten bereits im Bereich der Sanierungsnotwendigkeit liegen würden und die Kriterien der Dienstanweisung für Bundesstraßen erfüllen würden. Dazu führt der UA einzelne Objekte an und fordert daher die Prüfung zusätzlicher begleitender lärmindernder Maßnahmen an der Bestandsstrecke und im Anschlussbereich, die die Einhaltung der Grenzwerte sicherstellen würden. Es wäre nicht tragbar, wenn es zu einer Öffnung der A 1 durch die Anschlussstelle kommen würde, im Zuge dessen aber die Sanierung der Lärmsituation außer Acht gelassen würde.

In der Zusammenfassenden Bewertung wird darauf erwidert, dass es aufgrund der Öffnung der Anschlussstelle zu einer Verlagerung der Verkehrs von der L 1242 auf die A 1 und zu einer zusätzlichen Verkehrsverlagerung von der Eberstalzellerstraße auf die Umfahrung Wipfing kommen würde. Weiter sei die Klassifizierung der bestehenden Objekte im Sinne der Dienstanweisung Lärmschutz erfolgt, um die Bestandssituation des Lärms aufgrund der A 1 abzuschätzen. Die im Einreichprojekt 2007 angeführten schutzwürdigen Objekte hätten im Zuge einer Bestandssanierung Anspruch auf entsprechende Lärmschutzmaßnahmen. Da es aufgrund der vorhabensbedingten geringen Erhöhung des Verkehrsaufkommens im Siedlungsgebiet von Eberstalzell zu einer nicht wahrnehmbaren Zunahme der Lärmimmissionen (< 1 dB Irrelevanzkriterium) komme, hätten die in der UVE angeführten Objekte bzw. Anrainer im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen.

Im Rahmen der mündlichen Verhandlung des Vorhabens wurde diesbezüglich noch einvernehmlich festgelegt, dass ein Splittmastixbelag im Bereich der Rampen 100 und 200 aufgebracht wird.

II.4.4.4. (Einwand 4.4) Der UA wendet weiters ein, dass die für die Bewertung der Luftgüte angeführte Bagatellregelung im UVP-G nicht explizit rechtsverbindlich geregelt sei und ihre generelle Anwendung in Abrede gestellt wird. Es komme zumindest im Bereich der Stickoxide zu Grenzwertüberschreitungen, die die Umweltverträglichkeit nach derzeitiger Rechtslage

nicht ableiten lasse. Eine Entlastungswirkung des Ortsbereichs von Eberstalzell sei nur auf die Umfahrung Wipfing zurückzuführen.

In der Zusammenfassenden Bewertung wird dazu ausgeführt, dass die Anwendung einer Bagatellregelung zur Bewertung der Relevanz von Zusatzbelastungen in der RVS 04.02.12 geregelt sei und dem Stand der Technik und der Verwaltungspraxis in UVP-Verfahren für Straßen entspreche. Die Immissionskonzentration durch den vom Vorhaben induzierten Verkehr liege sowohl bei Feinstaub als auch bei Stickstoffdioxid nicht über den Irrelevanzschwellen, die in der RVS so niedrig angesetzt seien, dass sie jedenfalls unterhalb der Messgenauigkeit und im Bereich des statistischen Schwankungsbereiches der Vorbelastung liegen würden. Eine nachhaltige Verschlechterung der Luftgüte und eine damit verbundene unzumutbare Belästigung oder Gesundheitsbeeinträchtigung oder Gesundheitsgefährdung durch das Vorhaben könne auch bei einer hohen Vorbelastung ausgeschlossen werden.

In der mündlichen Verhandlung relativierte der UA seinen Einwand und führte dazu aus, dass die grobe Abschätzung der Zusatzbelastung mit den vorgesehenen Sicherheiten und die aktuelle Rechtsprechung hinsichtlich der Irrelevanzkriterien bei zusätzlichen Luftimmissionsbelastungen eine Bewertung zulasse, dass das vorliegende Projekt in puncto Luftgüte als umweltverträglich einzustufen sei.

II.4.4.5. (Einwand 4.5) Weiters entsprechen die Ausgleichsmaßnahmen aus Sicht des Naturraumes nicht annähernd dem Flächenverlust durch Versiegelung im Bereich der Auf- und Abfahrtsrampen und daher fordert der UA einen zumindest flächengleichen Ausgleich mit naturnahen Strukturen als Ersatz für die versiegelten Flächen.

In der Zusammenfassenden Bewertung wird darauf erwidert, dass ein Ausgleich für sämtliche durch das Vorhaben beanspruchte Flächen nicht vorgesehen sei; beanspruchte landwirtschaftliche Flächen würden abgelöst, es würden lediglich naturräumlich wertvolle Flächen verbleiben, welche vom Vorhaben beansprucht und daher auszugleichen wären. Ein derartiger Ausgleich erfolgte durch die von der Projektwerberin vorgesehenen Maßnahmen, in dem Teile der Mähwiese erhalten werden und die beanspruchten Magerrasenstandorte in den von den Rampen umschlossenen Flächen neu angelegt würden. Angesichts der beanspruchten Fläche von 8.400 m² für die Magerwiese erfolge eine Neuerrichtung in etwa gleichem Ausmaß.

Im Rahmen der mündlichen Verhandlung wiederholte der UA die Forderung nach zusätzlichen Ausgleichsflächen. Der Sachverständige, DI Stundner, führte dazu aus, dass die von der Projektwerberin vorgesehenen und darüber hinaus vom Bezirksbeauftragten für Natur- und Landschaftsschutz geforderten Maßnahmen ausreichend seien und dadurch die Umweltverträglichkeit des Vorhabens gegeben sei. Es wurde dazu vereinbart, dass die weitere Diskussion über eventuell mögliche zusätzliche Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen des Naturschutzverfahrens erfolge.

II.4.5. Die Bezirkshauptmannschaft gab als mitwirkende Behörde eine Stellungnahme bei der ho. Behörde ab. Darin führt der Bezirksbeauftragte für Natur- und Landschaftsschutz, Konsulent OSR Lehfellner, verschiedene Maßnahmen an und erklärte schlussendlich, dass

aufgrund der geringen Ausstattung des Projektraumes mit wertvollen Pflanzen- und Tierlebensräumen und den damit verbundenen mittleren Beeinflussungssensibilitäten, bei Setzung aller im Projekt genannten Maßnahmen die verbleibenden Auswirkungen der geplanten Baumaßnahmen in Verbindung mit der Anschlussstelle Eberstanzell als gering eingestuft werden können.

In der Zusammenfassenden Bewertung wird dem insofern entsprochen, als diese Maßnahmen als unbedingt erforderliche Maßnahmen in die Zusammenfassende Bewertung aufgenommen wurden.

II.4.6.1. Von der Projektwerberin wurde in der mündlichen Verhandlung die Notwendigkeit der unbedingt erforderlichen Maßnahme 14 in Frage gestellt bzw. angefragt, ob der absolut ausgeschlossene Abtransport von Überschusmaterial durch den Ort Eberstanzell nicht relativiert werden könnte.

Dazu wurde von Seiten der Abt. II/ST1 (MR DI Zotter) in der mündlichen Verhandlung festgehalten, dass eine Relativierung nur dann möglich wäre, wenn die Auswirkungen des Abtransports durch das Ortsgebiet ergänzend untersucht und dargestellt würde, andernfalls die Maßnahme unverändert aufrecht bleiben würde. Ergänzende Untersuchungen bzw. Darstellungen wurden der ho. Behörde nicht vorgelegt.

II.4.6.2. Die Projektwerberin ersuchte in der mündlichen Verhandlung weiters um eine Aussage des Sachverständigen, wie die Maßnahme 45 der Zusammenfassenden Bewertung auszulegen ist.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit, DI Fritzer, konkretisierte diese Maßnahme wie folgt: „Maßnahmen, die von der Projektwerberin im Einvernehmen mit der Gemeinde Eberstanzell und unter Einbeziehung der lt. StVO zuständigen Straßenbehörde hinsichtlich Verkehrsberuhigung gesetzt wurden, sind der UVP-Behörde vor Inbetriebnahme der Anschlussstelle Eberstanzell anzuzeigen und nachzuweisen.“

II.5. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen

Vorweg ist festzuhalten, dass die ho. Behörde die Zusammenfassende Bewertung als tragendes Beweismittel hinsichtlich der Umweltverträglichkeit dieses Bundesstraßenvorhabens, das Teilgutachten „Verkehr und Verkehrssicherheit“, die ergänzende gutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit, DI Fritzer, in der mündlichen Verhandlung hinsichtlich der verkehrssicherheits- und straßenbautechnischen Erfordernisse sowie die Stellungnahmen der ho. Fachabteilung II/ST1 hinsichtlich des Vorliegens des Wirtschaftlichkeitskriteriums des BStG 1971 für vollständig, schlüssig und nachvollziehbar hält. Insbesondere wurden die Umweltauswirkungen ausreichend dargestellt und schlussendlich konnte festgestellt werden, dass deren Intensität im Rahmen der Verträglichkeit bleibt.

Die in den § 4 Abs. 1 und § 7 BStG 1971 angesprochenen fachtechnischen Anforderungen wurden vom Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit sowie von der ho. Fachabteilung II/ST1 überprüft und als erfüllt angesehen. Die Behörde hegt keinen Zweifel am Zutreffen der fachlichen Einschätzung.

Diese dargestellte Einschätzung der ho. Behörde betreffend den maßgeblichen Sachverhalt konnte auch nicht durch die eingeholten bzw. erhobenen Stellungnahmen sowie die Einwendung des Umweltanwaltes erschüttert werden. Das Bundesdenkmalamt sowie das Arbeitsinspektorat Wels brachten keine Einwände gegen das Projekt vor bzw. erhoben keine Forderungen. Die von Seiten der Bezirkshauptmannschaft Wels-Land bzw. des Bezirksbeauftragten für Natur- und Landschaftsschutz abgegebene Stellungnahme floss in die Zusammenfassende Bewertung ein, wobei dieser auch in Form von Maßnahmenvorschreibungen entsprochen wurde (vgl. dazu die Maßnahmen in der Zusammenfassenden Bewertung).

Das Umweltbundesamt forderte in seiner Stellungnahme überwiegend Ergänzungen der UVE durch die Projektwerberin bzw. eine Überarbeitung der in der UVE getätigten Aussagen und Wertungen, wobei diesbezüglich von Seiten der ho. Behörde eine ergänzende Stellungnahme der Projektwerberin eingeholt wurde („Auseinandersetzung mit Stellungnahmen“) und die Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung nähere Aussagen machten bzw. schlüssig und nachvollziehbar darlegten, warum eine derartige Ergänzung der Unterlagen nicht notwendig ist. Soweit Einwände gegen das Vorhaben eingebracht wurden, konnten diese ausgeräumt werden oder den Forderungen wurde entsprochen.

Ähnliches gilt für die Einwendung des Umweltanwalts, die von den Sachverständigen der ho. Behörde in der Zusammenfassenden Bewertung schlüssig und nachvollziehbar beantwortet wurde, und sich als unbegründet erwies. Soweit die Einwendung das Fachgebiet Luft betraf, erklärte der Umweltanwalt in der mündlichen Verhandlung auch, dass das Vorhaben aus seiner Sicht umweltverträglich sei, was nach ho. Ansicht nicht anders verstanden werden kann, als dass der Umweltanwalt seine Einwendung in diesem Punkt als nachvollziehbar beantwortet sieht.

Schlussendlich ist die ho. Behörde nach Würdigung der vorliegenden Beweismittel und Stellungnahmen bzw. Einwendungen der Ansicht, dass die Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens als schlüssig und nachvollziehbar zu betrachten sind und der festgestellte Sachverhalt der behördlichen Entscheidung zugrunde gelegt werden kann.

Die Einwendung des Umweltanwalts gilt gemäß § 59 Abs. 1 AVG als miterledigt.

Es war somit spruchgemäß zu entscheiden.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid ist ein ordentliches Rechtsmittel nicht zulässig.

Hinweis

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von sechs Wochen ab Zustellung Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof und/oder an den Verwaltungsgerichtshof erhoben werden. Sie muss von einem Rechtsanwalt unterschrieben sein. Bei der Einbringung einer solchen Beschwerde ist eine Gebühr von € 180,00 zu entrichten.

Ergeht an:

ASFINAG Bau Management GmbH
im Namen und Auftrag der ASFINAG
Modecenterstraße 16
1030 Wien

ASFINAG
Rotenturmstraße 5 - 9
1011 Wien

Oberösterreichische Umweltschutzanstalt
Kärntnerstraße 10-12
4021 Linz

Für den Bundesminister:
Dr. Peter Franzmayr

Ihr(e) Sachbearbeiter/in:
Mag. Thomas Aichenauer
Tel.: +43 (1) 71162 65 5678
Fax: +43 (1) 71162 65 5065
e-mail: thomas.aichenauer@bmvit.gv.at

elektronisch gefertigt