



Bundesverwaltungsgericht (BVwG)

Gericht

[Bundesverwaltungsgericht](#)

Dokumenttyp

Entscheidungstext

Entscheidungsart

Erkenntnis

Geschäftszahl

W104 2290412-1

Entscheidungsdatum

13.01.2026

Norm

[B-VG Art133](#) Abs4

[Forstgesetz 1975 §17](#)

[Forstgesetz 1975 §18](#)

[IG-L §20](#)

[LStG NÖ 1999 §10](#)

[LStG NÖ 1999 §12a](#)

[LStG NÖ 1999 §9](#) Abs1

[NÖ NSchG 2000 §18](#)

[Oö. Straßengesetz 1991 §13](#)

[Oö. Straßengesetz 1991 §14](#)

[Oö. Straßengesetz 1991 §32](#)

[UVP-G 2000 §1](#)

[UVP-G 2000 §17](#) Abs1

[UVP-G 2000 §17](#) Abs3

[UVP-G 2000 §17](#) Abs4

[UVP-G 2000 §17](#) Abs5

[UVP-G 2000 §19](#) Abs1

[UVP-G 2000 §19](#) Abs10

[UVP-G 2000 §19](#) Abs3

[UVP-G 2000 §19](#) Abs4

[UVP-G 2000 §19](#) Abs7

[UVP-G 2000 §24f](#) Abs1

[UVP-G 2000 §24f](#) Abs2

[UVP-G 2000 §40](#) Abs1

[VwGVG §24](#) Abs1

[VwGVG §28](#) Abs1

[VwGVG §28](#) Abs2

Spruch

W104 2290412-1/184E

W104 2290604-1/12E

IM NAMEN DER REPUBLIK!

Das Bundesverwaltungsgericht hat durch den Richter Dr. Christian Baumgartner als Vorsitzenden und die Richterin Mag. Katharina David als Beisitzerin sowie den Richter Dr. Günther Grassl als Beisitzer über die Beschwerden

1. der Bürgerinitiative XXXX ,
2. der Umweltorganisation XXXX ,
- 3.-7. der Gemeinde XXXX , der BI XXXX , des XXXX , der XXXX und des XXXX , jeweils vertreten durch Heger & Partner Rechtsanwälte,

8. des XXXX ,

9. des OÖ Umweltanwalts, sowie

10.-14. des XXXX , jeweils vertreten durch Metzler & Partner Rechtsanwälte,

gegen die Genehmigungsbescheide der Niederösterreichischen Landesregierung vom 14.2.2024, GZ. WST1-UG-8/080-2023, bzw. der Oberösterreichischen Landesregierung vom 20.2.2024, GZ.

AUWR-2022-617919/224-HR zu entscheiden, mit welchen dem Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung Landesstraßenplanung und dem Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr jeweils vertreten durch die Scheichl Rechtsanwälts GmbH, die Genehmigung für das Vorhaben „Donaubrücke Mauthausen B123b“ gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 erteilt wurde,

zu Recht erkannt:

A)

I. Der angefochtene Bescheid der Niederösterreichischen Landesregierung wird wie folgt geändert:

I.1. Nach Auflage I.5.3.8 wird folgende neue Auflage I.5.3.9 eingefügt:

„I.5.3.9 Um Lebensraumverluste und Zerschneidungseffekte des Vorhabens zu kompensieren, ist – wenn die Errichtung des nachfolgenden Gewässers nicht auf Grundlage anderer Verpflichtungen bereits erfolgt – ein Amphibienlaichgewässer im Maßnahmenraum (im westlichen Auwald) zu errichten:

- Flächengröße 150 -200 m², Mindestbreite 5 Meter, falls als langgezogenes Gewässer. Die Wasserführung im Frühjahr muss erwiesen sein, ein temporäres Austrocknen ab August ist zulässig;
- Die Ufer sind sehr flach zu gestalten (Böschungsneigung 1:4-1:6), der tiefste Bereich (mind. 80 cm, max. 100 cm Wassertiefe) ist mind. 2 m breit und 5 m lang. Wenn erforderlich, ist der Untergrund abzudichten, sodass das Gewässer zumindest bis Mitte August wasserführend ist;
- Die Lage ist so zu wählen, dass das Gewässer überwiegend besonnt ist. Es hat keine Gehölzbepflanzung in Ufernähe zu erfolgen;
- Die Lage ist so zu wählen, dass das Gewässer zumindest 20 Meter von Ackerflächen und zumindest 100 Meter von bewohnten Gebäuden und öffentlichen Straßen entfernt ist. Sofern es straßennah liegt (z. B: im Baufeldbereich des Projekts), ist die Straße durch entsprechende bauliche Maßnahmen gemäß RVS Amphibienschutz zu sichern;
- Eine Initialbepflanzung mit Wasserpflanzen und Uferpflanzen ist umzusetzen. Dafür sind standortheimische Pflanzenarten zu verwenden;
- Fischbesatz ist zu unterlassen;
- Sollten im Zuge der Maßnahmenumsetzung Neueinsaaten erforderlich sein, wird hierfür REWISA-zertifiziertes Wiesensaatgut verwendet werden (www.rewisa.at).“

I.2. Auflage I.5.15.1 lautet:

„Die Lärmschutzwände sind in gedeckten Farben (Grauolivtöne) auszuführen, im Bereich der Strombrücke sind die Farbtöne jedoch an die Farbgebung der Brücke (Grautöne) anzupassen.“

I.3. Nach Auflage I.5.17.2.2 werden folgende neue Auflagen I.5.17.3 und I.5.17.4 eingefügt:

„I.5.17.3. Wirkt an einem Wohnobjekt ein L_night von > 60,0 dB bzw. L_{den} von > 70,0 dB ein und kommt es zu vorhabensbedingten Immissionserhöhungen von > 0,4 dB, ist der Einbau von Schalldämmlüftern und, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren, der Austausch bestehender Fenster und Türen gegen Schallschutzfenster und -türen in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden anzubieten.

I.5.17.4. Detailuntersuchung Betriebsphase: Im Sinne des § 14 der NÖ Landesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung sind Detailuntersuchungen (Raumnutzungserhebung und Begehungen) durchführen zu lassen. Gemäß dem Ergebnis der Detailuntersuchung ist objektseitiger Lärmschutz (gemäß § 9) so rechtzeitig nachweislich anzubieten, dass der Einbau der passiven Lärmschutzmaßnahmen bei Annahme des Angebotes vor Eröffnung bzw. Verkehrsfreigabe des Vorhabens gewährleistet ist.

Mit dem Angebot für objektseitigen Lärmschutz sind die erforderlichen Zustimmungen des Eigentümers oder sonstig Berechtigten sowie der Bescheid der Kollaudierung (Benutzungsbewilligung) oder der Baugenehmigung einzufordern. Außerdem ist vom Nutzer eine Zustimmung zur Bestandsaufnahme (Feststellung der Raumnutzung, Größe der Öffnung, Feststellung des vorhandenen Schalldämmmaßes usw.) zu verlangen.

Das Ergebnis der Detailuntersuchungen sowie der Umfang des objektseitigen Lärmschutzes sind der UVP-Behörde zur Kenntnis zu bringen. Die Maßnahme gilt auch dann als rechtzeitig erfüllt, wenn die oben angeführten Zustimmungen nachweislich nicht gewährt werden oder innerhalb von 3 Monaten keine Reaktion des Eigentümers oder sonstig Berechtigten auf das Angebot erfolgt ist.

Hinsichtlich der erforderlichen akustischen Eigenschaften gilt die OIB-Richtlinie 5 Schallschutz.“

I.4. Die in I.6.1, I.6.3 und I.6.4.3 festgelegten Fristen werden bis zum 31.12.2036, die in I.6.4.1. und I.6.4.2 festgelegten Fristen bis zum 31.12.2055 verlängert.

II. Der angefochtene Bescheid der Oberösterreichischen Landesregierung wird wie folgt geändert:

II.1. Die in 2.a) und 2.b.b.) festgelegten Fristen werden bis zum 31.12.2036, die in 2.b.a.) festgelegte Frist wird bis zum 31.12.2055 verlängert.

II.2. Nebenbestimmung 20.1 lautet:

„20.1. Die Lärmschutzwände sind in gedeckten Farben (Grauolivtöne) auszuführen, im Bereich der Strombrücke sind die Farbtöne jedoch an die Farbgebung der Brücke (Grautöne) anzupassen.“

II.3. Nach Nebenbestimmung 22.3 werden folgende neuen Nebenbestimmungen 22.4 und 22.5 eingefügt:

„22.4. Wirkt an einem Wohnobjekt ein L_{night} von $> 60,0$ dB bzw. L_{den} von $> 70,0$ dB ein und kommt es zu vorhabensbedingten Immissionserhöhungen von $> 0,4$ dB, ist der Einbau von Schalldämmlüftern und, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren, der Austausch bestehender Fenster und Türen gegen Schallschutzfenster und -türen in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden anzubieten.

22.5. Detailuntersuchung Betriebsphase: Im Sinne des § 14 der Oö. Landesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung sind Detailuntersuchungen (Raumnutzungserhebung und Begehungen) durchführen zu lassen. Gemäß dem Ergebnis der Detailuntersuchung ist objektseitiger Lärmschutz (gemäß § 9) so rechtzeitig nachweislich anzubieten, dass der Einbau der passiven Lärmschutzmaßnahmen bei Annahme des Angebotes vor Eröffnung bzw. Verkehrsfreigabe des Vorhabens gewährleistet ist.

Mit dem Angebot für objektseitigen Lärmschutz sind die erforderlichen Zustimmungen des Eigentümers oder sonstig Berechtigten sowie der Bescheid der Kollaudierung (Benutzungsbewilligung) oder der Baugenehmigung einzufordern. Außerdem ist vom Nutzer eine Zustimmung zur Bestandsaufnahme (Feststellung der Raumnutzung, Größe der Öffnung, Feststellung des vorhandenen Schalldämmmaßes usw.) zu verlangen.

Das Ergebnis der Detailuntersuchungen sowie der Umfang des objektseitigen Lärmschutzes sind der UVP-Behörde zur Kenntnis zu bringen. Die Maßnahme gilt auch dann als rechtzeitig erfüllt, wenn die oben angeführten Zustimmungen nachweislich nicht gewährt werden oder innerhalb von 3 Monaten keine Reaktion des Eigentümers oder sonstig Berechtigten auf das Angebot erfolgt ist.

Hinsichtlich der erforderlichen akustischen Eigenschaften gilt die OIB-Richtlinie 5 Schallschutz.“

III. Im Übrigen werden die Beschwerden abgewiesen.

IV. Projektmodifikationen:

Die von der Projektwerberin im Beschwerdeverfahren eingereichte Unterlage „Maßnahmenkatalog BVwG gesammelt“ (OZ 168 des Gerichtsaktes) bildet einen untrennbaren Bestandteil dieses Erkenntnisses. Die Genehmigung des Vorhabens erfolgt auf Grundlage dieser Projektunterlage mit der Maßgabe, dass die Maßnahme Vi-Bet-Lä 7 (Lärmschutzwand im bestehenden Straßennetz) vor Beginn der Rodungen im Abschnitt östlich der bestehenden Donaubrücke umgesetzt wird.

B)

Die Revision ist nicht zulässig.

Text

Entscheidungsgründe:

I. Verfahrensgang:

1. Behördliches Genehmigungsverfahren

Mit Schreiben jeweils vom 8.7.2022 beantragten das Land Niederösterreich bei der Niederösterreichischen Landesregierung und das Land Oberösterreich bei der Oberösterreichischen Landesregierung die Genehmigung für den im jeweiligen Bundesland gelegenen Vorhabensteil des Vorhabens „Donaubrücke Mauthausen B123b (DBM)“ gemäß § 5 UVP-G 2000.

Über diese Anträge wurde von den beiden Landesregierungen ein UVP-Verfahren nach dem 2. Abschnitt des UVP-G 2000 durchgeführt. Nach öffentlicher Auflage der Vorhabensunterlagen gem. § 44a AVG mit der Möglichkeit, zum Vorhaben Stellung zu nehmen, und der Erstellung von Teilgutachten durch damit beauftragte Sachverständige und einer zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen wurde im November 2023 von den Behörden eine gemeinsame öffentliche mündliche Verhandlung durchgeführt.

Mit Edikten, die am 22.2.2024 im Amtsblatt der Wiener Zeitung und weiteren Zeitungen veröffentlicht wurden, erfolgte die Erlassung des mit 14.2.2024 datierten Bescheides der NÖ Landesregierung und des mit 20.2.2024

datierten Bescheides der Oö. Landesregierung, mit dem einvernehmlich die Genehmigung für Errichtung und Betrieb des Vorhabens erteilt wurde (im Folgenden: „angefochtene Bescheide“).

Auf Antrag der Projektwerber wurde darin die aufschiebende Wirkung der dagegen erhobenen Beschwerden gemäß § 13 VwGVG ausgeschlossen.

2. Beschwerden:

Gegen diesen Bescheid wurden rechtzeitig Beschwerden der im Spruch angeführten Beschwerdeführer:innen eingebracht, in denen (einschließlich späterer Beschwerdeergänzungen im Gerichtsverfahren) folgende Themenbereiche geltend gemacht werden:

Verfahren:

-  Der Verfahrensablauf sei in den Bescheiden unvollständig dargestellt worden und es sei zu befürchten, dass nicht alle Stellungnahmen behandelt wurden,
-  Ausführungen zur Parteistellung fehlten, und
-  die Durchführung einer gemeinsamen Verhandlung sei unzulässig gewesen;

Verkehrliche und allgemeine Grundlagen:

-  Das Vorhaben diene der ungehemmten Verkehrszunahme, ohne dieser zusätzlichen Infrastruktur würde das Verkehrsaufkommen sinken; das Vorhaben sei somit auch nicht notwendig,
-  das Vorhaben stehe im Widerspruch zu Zielen der Raumordnung und der Landesverfassung,
-  § 43 Straßenverkehrsordnung (StVO) werde verletzt,
-  Kinderrechte würden verletzt, weil der Planungshorizont zu kurz gewählt und das Vorsorgeprinzip nicht beachtet werde, der Nachweis fehle, dass das Vorhaben zu weiterer Emissionsreduktion beiträgt, und es infolge des Vorhabens zu weiterer Bodenversiegelung komme,
-  es komme zu einer Geldverschwendung,
-  die Aktualität der Verkehrsprognose sei zu hinterfragen,
-  die Darlegung der Alternativen sei nicht geprüft und gewürdigt worden, andere Varianten hätten weniger Umweltauswirkungen, die Alternativendarstellung sei falsch,
-  die zu Grunde liegende Trassenverordnung in OÖ sei rechtswidrig, weil sich die dafür durchgeführte Strategische Umweltprüfung nicht auf Trassenalternativen hätte beschränken dürfen,
-  der Betrieb nur einer Brücke sei nicht berücksichtigt worden,
-  in den Unterlagen zur „Betriebsphase I“ werde mit LKW-Fahrverboten gerechnet, die zuvor für XXXX ausgeschlossen wurden; auch die Verwirklichung bestimmter „Sowieso-Maßnahmen“ in diesem Fall wird bezweifelt,
-  zur „Betriebsphase I“ wird Fahrverbot als Maßnahmenvorschreibung verlangt,
-  ein Konzept für den Radverkehr fehle,
-  das Vorhaben sei nicht verkehrssicher,
-  der Verkehr, der durch die Wirtschaftsparks XXXX und XXXX verursacht werde, sei nicht berücksichtigt worden,
-  der Im Ortskern von XXXX verursachte Verkehr sei unberücksichtigt geblieben, und
-  die durch zusätzliche Züge an der Eisenbahnkreuzung mit dem Wirtschaftspark XXXX verursachte Staugefahr sei nicht berücksichtigt worden;

Öffentliches Interesse:

-  Das öffentliche Interesse gem. §§ 9 und 12a NÖ Straßengesetz (NÖStrG) sei nicht gegeben: die Entlastungswirkung der Umfahrung der B1 werde zunichte gemacht, die Interessen der Radfahrer nicht beachtet, es erfolge kein sparsamer Umgang mit natürlichen Ressourcen und bestehende Aufschließungen würden nicht erhalten,
-  es erfolge keine Anpassung an das Landschafts- und Ortsbild,
-  das öffentliche Interesse gem. § 13 und § 14 OÖ StraßenG sei nicht gegeben, u.a. weil schon die Trassenverordnung rechtswidrig sei,
-  es sei zu Unrecht keine grenzüberschreitende UVP nach § 10 UVP-G 2000 durchgeführt worden;

Klimaschutz:

-  Das Vorhaben stehe im Widerspruch zum Klimaabkommen von Paris und zu den Intentionen der Bundesregierung;

Luftreinhaltung:

-  Die Auswirkungen des Reifenabriebs und die damit zusammenhängende Belastung durch Mikroplastik seien nicht berücksichtigt worden,
-  ab 2030 komme es zu einer Überschreitung des Grenzwerts für PM_{2,5},
-  der Reifenabrieb beim Knoten XXXX sei unbeachtet geblieben – Knoten seien Ultrafeinstaubhotspots, dort sei die Konzentration von PM_{2,5} höher in Relation zu PM₁₀,
-  die angegebene höchste Immissionszusatzbelastung für PM_{2,5} von 0,1 Mykrogramm sei unglaublich,
-  die Prüfung der neu vorgelegten Unterlagen zur „Betriebsphase I“ sei ausständig;

Schall:

-  Der verursachte Lärm sei um ein Vielfaches höher als in Teilgutachten Lärm angegeben, die Lärmimmissionen betrügen weit über 59,3 dB,
-  Die Prüfung der neu vorgelegten Unterlagen zur „Betriebsphase I“ sei ausständig;

Humanmedizin:

-  Durch die drohende Lärmbelastung und Belastung durch Luftschadstoffe sei eine Gesundheitsgefährdung zu befürchten und Art 8 EMRK verletzt,
-  Kinder würden gesundheitliche Probleme bekommen, die Auswirkungen von Feinstaub auf Kinder sei nicht gewürdigt worden,
-  wegen drohender Gesundheitsgefährdung bei der Stöckler-Kreuzung werde der Einbau von Lärmschutzfenstern gefordert,
-  die drohende Gesundheitsgefährdung für Grundstückseigentümer bei Einbrückenbetrieb sei nicht geprüft worden,
-  es komme zu einer erheblichen Beeinträchtigung durch Immissionen,
-  in Beachtung des Immissionsminimierungsgebotes seien mehr Anstrengungen zur Immissionsreduktion notwendig,
-  es seien zusätzliche Tote aufgrund des Anstiegs der PM_{2,5}-Belastung zu erwarten,
-  das Erkrankungs- und Sterberisiko aufgrund der Anwendung von Irrelevanzkriterien und einem falschem Teilgutachten Lärm sei um ein Vielfaches höher als angegeben,
-  dem Immissionsminimierungsgebot werde nicht entsprochen, da es bereits in der Vergangenheit eine unerträgliche Belastungszunahme gegeben habe, die neue Situation nach Projektverwirklichung werde vielleicht etwas besser, aber nach wie vor unerträglich; zusätzliche Maßnahmen wie Heckenpflanzung, Geschwindigkeitsreduktionen udgl. würden gefordert;

Wasserqualität und Hochwasserschutz:

-  Die Auswirkungen des Klimawandel auf HQ30-Ereignisse seien nicht geprüft worden,
-  das Vorhaben bilde in Kumulation mit der B123 eine zusätzliche Barriere,
-  der Grundwasserstand werde beeinträchtigt;

Biologische Vielfalt und Artenschutz:

-  Das Gutachten Föger sei nicht gewürdigt worden,
-  die Bestandsaufnahme sei unrichtig, Mittelspechtreviere nicht ausreichend erfasst (Fortpflanzungsstätten, Verlärmung), das Vorkommen von Springfrosch und Knoblauchkröte unterschätzt worden, es komme zu einer Ruhestättenzerstörung,
-  Fledermäuse mit nur mittlerer Strukturbindung seien ebenso gefährdet wie die Ruhestätten von Fledermäusen gefährdet; es komme zu einer Lebensraumfragmentierung,
-  Schutzmaßnahmen seien teilweise unwirksam bzw. nicht Stand der Technik,
-  die Ersatzaufforstung werde erst nach 60-150 Jahren wirksam werden, insb. für Spechte und Totholzkäfer,
-  das Vorhaben laufe der Auenstrategie zuwider,
-  der Huchen werde durch Schadstoffe gefährdet, insb. durch Mikro- und Nanoplastik;

Bodenschutz:

-  Die Bodenversiegelung sei nicht umfassend nach UVP-G beurteilt worden;

Forst:

-  Es bestehe kein öffentliches Interesse an der Rodung wegen eines besonderen Interesses an der Walderhaltung,
-  es seien keine Ersatzflächen für Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen bzw. nicht konkretisiert worden,

der XXXX sei als Ausgleichsfläche nicht geeignet bzw. stehe nicht zur Verfügung;

Landschaft:

 Ausgleichsmaßnahmen zur Uferstrukturierung des linken Ufers über 700 m werden gefordert, evtl. künstliche Altarme am rechten Donauufer;

Liegenschaftsnutzung, Eigentum:

 Die Nachbarn hielten ihre Einwendungen zur Beeinträchtigung der Liegenschaftsnutzung aufrecht,

 es komme zu Umwegen und erschwelter Bewirtschaftung, die Zufahrt zu Grundstücken werde erschwert,

 es komme zu Randschäden durch Windwurf, Verbiss- und Fegeschäden, sowie mehr Schädlinge und Neophyten,

 es komme zu einer Austrocknung des Grundes,

 Nachteile im Hochwasserfall und ein Eingriff ins Grundwasser seien zu erwarten,

 die weitere Bejagbarkeit sei nicht geprüft worden;

Bestimmtheit bzw. Fehlen von Nebenbestimmungen

 die Bestandsbrücke müsse langfristig in verkehrstüchtigem Zustand erhalten werden,

 die Einbindung der alten Brücke ins neue Vorhaben sei aufzutragen,

 die „Sowieso-Maßnahmen“ müssten abgeschlossen sein, wenn das Vorhaben in Betrieb geht,

 ein Radverkehrskonzept sei vorzulegen,

 Ausgleichsflächen für den Wald seien vorzulegen.

Die meisten Beschwerden bekämpfen zudem den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung.

3. Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht:

Mit Beschluss vom 30.4.2024 wurden die Beschwerdeverfahren über das Vorhaben „Donaubrücke Mauthausen B123b“ zum niederösterreichischen Genehmigungsbescheid und zum oberösterreichischen Genehmigungsbescheid gemäß § 17 VwGVG i.V.m. § 39 Abs. 2 zweiter Satz AVG zur gemeinsamen Verhandlung und Entscheidung verbunden.

Das Bundesverwaltungsgericht führte zunächst ein Provisorialverfahren zu den Beschwerden gegen den Ausschluss der aufschiebenden Wirkung durch und stellte nach Betrauung von Sachverständigen und Durchführung einer mündlichen Verhandlung mit Teilerkenntnis vom 1.7.2024 die aufschiebende Wirkung der Beschwerden wieder her.

In der Folge wurden Sachverständige zu den sich aus den Beschwerden ergebenden Sachverhaltsfragen betreffend die Fachgebiete Verkehrstechnik, Luftreinhaltetechnik, Schalltechnik, Umweltmedizin, Naturschutz, Forstökologie und Forsttechnik, Landschaft und Raumplanung, Hydrologie und Hochwasserschutz sowie Gewässerökologie bestellt.

Zwischen 28.8. und 5.11.2024 wurden von den Gerichtsgutachtern (außer Hydrologie und Hochwasserschutz sowie Gewässerökologie) entsprechende Gutachten vorgelegt und den Parteien zur Stellungnahme übermittelt und nach Stellungnahme der Projektwerber z.T. ergänzt bzw. geändert.

Vom 24. bis 26.2.2025 wurde am Bundesverwaltungsgericht eine mündliche Beschwerdeverhandlung durchgeführt. In dieser Verhandlung wurden sämtliche Fachbereiche außer der Fachbereich Naturschutz geschlossen. Als Ergebnis des entsprechenden Fachgutachtens und der Diskussionen dazu in der Beschwerdeverhandlung hat sich herausgestellt, dass die diesbezüglichen Unterlagen in der Umweltverträglichkeitserklärung für eine Genehmigung, d.i. für eine artenschutzrechtliche Beurteilung des Vorhabens nach den anzuwendenden Rechtsvorschriften (NÖ NSchG 2000, FFH-Richtlinie, Vogelschutz-Richtlinie), nicht ausreichen. Es wurde daher ein entsprechender Verbesserungsauftrag mit Frist 30.6.2025 erteilt.

Auf Antrag der Projektwerber wurde diese Frist für einen Teil der vorzulegenden Unterlagen bis 14.8.2025 verlängert. An diesem Termin wurden sämtliche Unterlagen fristgerecht eingebracht.

Am 28.9.2025 stellte der Gerichts-Sachverständige für Naturschutz auf Basis der nachgereichten Unterlagen sein Gutachten zu den in den Beschwerden aufgeworfenen artenschutzrechtlichen Fragen fertig (OZ 150). Dieses Gutachten wurde an alle Parteien übermittelt und in der Folge eine weitere Tagsatzung zur mündlichen Verhandlung für 22.12.2025 anberaumt sowie eine Frist zur schriftlichen Stellungnahme zum Gutachten eingeräumt.

Am 2.12.2025 nahmen die Projektwerber sowie die Dritt- bis Siebt-Beschwerdeführer zum Gutachten des Naturschutzsachverständigen Stellung. Die Projektwerber legten darin eine Reihe von Projektmodifikationen vor und boten darüber hinaus weitere Maßnahmen an für den Fall, dass die vorgenommenen Projektmodifikationen aus Sicht des Sachverständigen nicht ausreichen sollten.

Am 10.12.2025 erstatteten der Naturschutzsachverständige (OZ 161), am 12.12.2025 auch der schalltechnische Gerichts-Sachverständige (OZ 163) ihr Ergänzungsgutachten zu den Stellungnahmen vom 2.12.2025, zu dem die Parteien neuerlich schriftlich Stellung nehmen konnten.

Dazu wurde vom Gericht neuerlich Parteiengehör gewährt. Mit Schriftsätzen vom 17.12.2025 nahmen sowohl die Projektwerber sowie die Dritt- bis Siebt-Beschwerdeführer Stellung, wobei die Projektwerber weitere Projektmodifikationen (Lärmschutz aus Artenschutzgesichtspunkten) vornahmen und alle im Lauf des Beschwerdeverfahrens eingebrachten Projektmodifikationen zusammenfassten (OZ 168).

In der zweiten Tagsatzung zur mündlichen Verhandlung in der Hauptsache am 22.12.2025 wurde das ergänzende naturschutzfachliche Gerichtsgutachten zu den eingebrachten Projektmodifikationen sowie die ergänzenden gutachterlichen Äußerungen dazu aus der Sicht der Fachbereiche Schalltechnik und Landschaftsbild präsentiert und diskutiert. Im Anschluss daran wurde das gesamte Ermittlungsverfahren geschlossen.

II. Das Bundesverwaltungsgericht hat erwogen:

1. Feststellungen und Beweiswürdigung:

1.1. Zweck des Vorhabens und öffentliches Interesse am Vorhaben:

1.1.1. Vorhabensziele, die sich aus den Projektunterlagen ergeben:

Es wird festgestellt, dass die Projektwerber folgende Projektziele verfolgen:

In den 28 Gemeinden des engeren Einzugsgebiets leben derzeit rund 334.600 Einwohner (Stand Jahresbeginn 2022). Zwischen 2012 und 2022 hat die Bevölkerung in diesem Raum um rund 9 % zugenommen, wodurch ein anhaltend hohes Niveau in der Bevölkerungsentwicklung zu beobachten ist. Insbesondere die Gemeinden St. Florian und Hagelsberg verzeichnen mit einer Steigerung von 22 % und 16 % einen sehr hohen Bevölkerungszuwachs. Prognosen zufolge wird dieser Raum bis 2032 um weitere 5 % steigen (die durchschnittliche Prognose für Österreich gesamt liegt bis 2032 bei rund 3 %). Allein dieser hohe Einwohnerzuwachs führt zu verstärkten und neuen Ansprüchen an die Verkehrsinfrastruktur.

Das Einzugsgebiet ist ebenfalls durch hohe Pendlerströme geprägt. Mit Stand 2019 gibt es in diesen 28 Gemeinden rund 82.500 Auspendler, von denen knapp 6.500 Einwohner aus den oben genannten niederösterreichischen Gemeinden nach Oberösterreich und 3.300 Einwohner aus den oberösterreichischen Gemeinden nach Niederösterreich pendeln. Gleichzeitig pendeln rund 150.000 Personen in das engere Einzugsgebiet ein. Dabei stammen über 10.800 Einpendler aus Oberösterreich, die in die oben genannten niederösterreichischen Gemeinden pendeln und rund 3.300 Personen aus Niederösterreich, die zur Arbeitsstätte in die oben genannten oberösterreichischen Gemeinden fahren. Damit verzeichnen die Gemeinden des engeren Einzugsgebiets insgesamt knapp 24.000 grenzüberschreitende Ein- und Auspendler. Aufgrund der aktuellen Entwicklungen ist von einer künftigen Steigerung dieser Pendlerzahlen auszugehen.

Die 28 Gemeinden sind Teil eines dynamischen und bedeutenden Wirtschaftsstandorts. Mit der sehr guten infrastrukturellen Anbindung, unter anderem durch die Westautobahn (A1), die Westbahnstrecke sowie den Donauhafen in Enns, zählt die Region als attraktiver Produktions- und Logistikstandort. Die Lage an der Landesgrenze und die Nähe zur oberösterreichischen Landeshauptstadt Linz bedingen zudem eine bedeutende grenzüberschreitende Funktion. Dies spiegelt sich auch in dem starken Wachstum der Arbeitsstätten in den Gemeinden des engeren Einzugsgebiets wider. Insgesamt hat die Zahl der Arbeitsstätten zwischen 2011 und 2019 um rund 12 % zugenommen. Die derzeitigen Aktivitäten im Bereich der Betriebsbaugelände bzw. die jüngsten Betriebsansiedlungen im Bereich der Donaubrücke bekräftigen diese Entwicklungen und deuten auf einen weiteren Anstieg hin.

Mit dem Wachstum der Bevölkerung bzw. der Pendler und des Wirtschaftsraumes ist mit einer weiteren Steigung des Verkehrsaufkommens zu rechnen. Um diesen Entwicklungen nachzukommen und den Wirtschaftsstandort der Region nachhaltig zu stärken, ist es unabdingbar, das Infrastrukturnetz kontinuierlich an den steigenden Personen- und Güterverkehr anzupassen.

Die Donaubrücke Mauthausen bildet derzeit ein schon überlastetes Nadelöhr dieser wichtigen Verkehrsverbindung in der Region, die die zukünftigen Steigerungen im Bestand nicht mehr aufnehmen kann. Mit der Umsetzung der neuen Donaubrücke Mauthausen können diese prognostizierten Engpässe vermieden und die Leistungsfähigkeit dieser wichtigen Verbindung auch in Zukunft gewährleistet werden. Damit trägt das Vorhaben zu einem hohen Maße an der Stärkung des regionalen Wirtschaftsstandorts bei. Mit einer Verbesserung der Verkehrskapazitäten steigt die Standortqualität der Region erheblich, wodurch die Ansiedlung weiterer Betriebe gefördert wird. Dadurch ist auch mit markanten positiven Effekten auf den Arbeitsmarkt zu rechnen, wodurch das Vorhaben weiters zum Wirtschaftswachstum und zum Wohlstand des regionalen Standorts beiträgt. Da mit der neuen Brücke auch eine sichere und adäquate Verbindung für Fußgänger und Radfahrer geschaffen wird, fördert das Vorhaben darüber hinaus auch die aktive Mobilität für Freizeit- und Arbeitswege im direkten Umfeld. Damit trägt das Vorhaben zur Schaffung eines attraktiven, verkehrsmittelübergreifenden Angebots bei, das den Trend zur Multimodalität – einer situativen Nutzung jeweils passender Verkehrsmittel – unterstützt.

Das Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+ ist aktuell das zentrale fachliche Zieldokument zur Gestaltung der verkehrlichen Entwicklung in Niederösterreich. Im Konzept wird zwischen Zentren, Achsen sowie dem ländlichen Raum differenziert. Verkehrsachsen stellen das Rückgrat der Erschließung des Landes dar und sichern die Erreichbarkeit zwischen Zentralräumen innerhalb und außerhalb Niederösterreichs. Maßnahmen an Verkehrsachsen besitzen eine hohe Umsetzungspriorität und haben unter anderem die Schaffung einer hohen Angebotsqualität, die Verbesserung von Erreichbarkeiten und die Bündelung von Verkehrsströmen zum Ziel. Die Donaubrücke Mauthausen und die B 123 Mauthausener Schnellstraße befinden sich auf der Verkehrsachse Amstetten – Perg – Linz und sind somit einer solchen (grenzüberschreitenden) Verkehrsachse und seinen Zielen zuzuordnen. Das niederösterreichische Mobilitätspaket 2018-2022 baut auf das Mobilitätskonzept auf und leitet konkrete Maßnahmen ab, um diese definierten Zielsetzungen zu erreichen. Das Straßenprojekt „B123, Donaubrücke Mauthausen“ wird hier explizit als Maßnahme zur Gewährleistung einer leistungsfähigen Infrastruktur genannt.

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

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

Durch das Vorhaben wird die Leistungskapazität erhöht, welche an sich zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit entlang der B123 und der Donaubrücke führt. Weiters wird durch die Erhöhung der Leistungskapazität die Verkehrsbelastung in den Orten reduziert, wodurch zusätzlich die Sicherheit innerorts erhöht wird. Durch die Steigerung der Kapazitäten werden auch die Flüssigkeit des Verkehrsablaufs sowie die Verkehrsverhältnisse verbessert. Derzeit führen Überlastungen und Staus zu den Spitzenstunden zu hohen Zeitverlusten. Die Verkehrsprognosen deuten zudem auf eine Verschärfung dieser Situation hin. Aus diesem Grund führt der Bau der neuen Donaubrücke ebenfalls zu einer Vermeidung größerer Zeitaufwände für die Verkehrsteilnehmer. Da mit der neuen Brücke auch eine sichere und adäquate Verbindung für Fußgänger und Radfahrer geschaffen wird, sind die Interessen der aktiven Mobilität ebenfalls im Vorhaben berücksichtigt.

Diese Feststellungen zu den Projektzielen ergeben sich aus der Umweltverträglichkeitserklärung – Synthesebericht, Kap. 1.3., die angefochtenen Bescheide fassen zusätzlich die Projektziele folgendermaßen zusammen:

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

wobei die Umsetzung dieser Ziele unter Beachtung der Maßgaben

- a) Weitgehende Nutzung von bestehender Infrastruktur, b) Sparsamer Umgang mit nat. Ressourcen (Flächenverbrauch bestmöglich minimieren), c) Möglichst geringe Beeinträchtigung von Anrainern, d) Entastung des Ortsgebietes von Mauthausen und e) Reduzierung der Verkehrsbeeinflussung in der Bauphase auf ein Minimum

erfolgt.

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

1.1.2. Sachverständige Begutachtung:

Festgestellt wird:

Aus den Leistungsfähigkeitsberechnungen für den Nullplanfall 2035 (Berücksichtigung der allgemeinen verkehrsrelevanten Entwicklungen ohne das gegenständliche Vorhaben) ergibt sich eine Überlastung des Straßenzuges B3 – alte Donaubrücke – Kreuzungsbereiche entlang der B123 Umfahrung XXXX bis zur

Kreuzung mit der B1. In etwas abgeschwächter Form treten diese Überlastungen auch im Planfall 2019-0/B, bei Verzicht auf ein allgemeines Verkehrswachstum, auf. Die Folge der Überlastungen sind größere Zeitaufwände am betroffenen Streckenabschnitt und ungünstige Verhältnisse hinsichtlich der Verkehrssicherheit.

Durch das Bauvorhaben werden die Kapazitäten erhöht, ungünstige Verkehrsverhältnisse werden verbessert und Zeitaufwände am betroffenen Straßennetz reduziert.

Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit durch das Projekt kann nicht generell und uneingeschränkt attestiert werden. Bezogen auf die bestehenden Unfallhäufungsstellen ist im Bereich der Anbindungen der B 123 an die B 3 von positiven Effekten auszugehen. Die Entkoppelung des Verkehrs und die Entlastung der bestehenden Kreuzungsbereiche lassen in diesen Bereichen eine Abnahme der Unfälle mit Personenschäden erwarten. Der Umbau des Knoten XXXX von einem Kreisverkehr zu einer Kreuzung mit Verkehrslichtsignalanlage stellt zumindest keine Verschlechterung der Verkehrssicherheit dar. Differenziert ist der Knoten B 1 / B 123 zu betrachten. Die Bypässe und die damit verbundene Steigerung der Leistungsfähigkeit kann sich positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken. Die durch die Bypässe notwendigen Verflechtungsvorgänge, auf teilweise sehr kurzen Strecken, können das Unfallrisiko erhöhen.

Die bestehenden Wegverbindungen und Radverkehrsverbindungen werden für die Betriebsphase wiederhergestellt bzw. sind vom Projekt nicht unmittelbar betroffen. Eine relevante Verschlechterung der Bedienqualität für den Radverkehr ist in der Betriebsphase nicht gegeben. Die Donauquerung wird für den Radverkehr deutlich verbessert. Die laut örtlichem Raumordnungsprogramm der Gemeinde XXXX geplante Radverkehrsanlage entlang der B 123 von der B 1 bis zur Anbindung Mauthausner Straße ist im Straßenprojekt nicht berücksichtigt. Eine parallel verlaufende Radverkehrsverbindung durch den Wirtschaftspark existiert und wird aufrechterhalten.

Die B 123b „Neue Donaubrücke Mauthausen“ ist mit einem Realisierungshorizont ab 2024 im Mobilitätspaket Niederösterreich 2023 – 2027 explizit enthalten.

Ein wesentliches Kriterium für das öffentliche Interesse für Ausbaumaßnahmen am Straßennetz sind die aktuellen und innerhalb eines Prognosezeitraums von 20 Jahren zu erwartenden Anforderungen an das Straßennetz bzw. der Bedarf an Ausbaumaßnahmen. Für die Abschätzung des zukünftigen Bedarfs wurde der Planfall 2019-0/B mit der Verkehrsnachfrage 2019 inklusive absehbarer nachfrageseitiger Entwicklungen von Betriebsbaugebieten im Untersuchungsgebiet, aber ohne allgemeines Verkehrswachstum, gerechnet. Bei steigender Einwohnerzahl entspricht dies einer Veränderung des Modal Split, vom motorisierten Individualverkehr hin zum Umweltverbund.

Gemeinsam mit dem Nullplanfall 2035-0 werden somit Szenarien möglicher Entwicklungen für die Beurteilung des öffentlichen Interesses und des Verkehrsbedürfnisses abgebildet.

Es kann auf Grund der Leistungsfähigkeitsberechnungen für beide Szenarien davon ausgegangen werden, dass die Einschätzung der Notwendigkeit der Ausbaumaßnahmen in einem Prognoseszenario stabil ist. Prognoseszenarien mit abnehmender Verkehrsnachfrage im motorisierten Individualverkehr sind auf Grund fehlender konkreter Maßnahmen zur Zielerreichung nicht absehbar.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus dem verkehrstechnischen Gerichtsgutachten vom 15.10.2024, OZ 78, S. 21 ff, bekräftigt durch die Erläuterungen des Sachverständigen dazu in der Beschwerdeverhandlung (Verhandlungsschrift vom 24.5.2025, S. 13 ff). Diesen Ausführungen wurde von keiner Partei auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten. Zu den Vorbringen von Beschwerdeführern, die in den Projektzielen enthaltene Annahme der Verkehrsentwicklung widerspreche den Klimazielen und sei daher durch eine zielkonforme Annahme der Verkehrsentwicklung zu ersetzen, wird in den rechtlichen Erwägungen Stellung genommen.

Festgestellt wird weiters:

Die bestehenden Wegverbindungen und Anbindungen von Grundstücken werden für die Betriebsphase wiederhergestellt bzw. sind vom Projekt nicht unmittelbar betroffen.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus dem verkehrstechnischen Gerichtsgutachten vom 15.10.2024, OZ 78, i.V.m. dem ergänzenden Gerichtsgutachten vom 6.11.2024, OZ 89. Daraus ergibt sich, dass auch der Anschluss der Schottergrube Haider an die B 123 sichergestellt wird, auch wenn alternative Erschließungen ausschließlich einstreifig befahrbar sind.

1.2. Verkehr:

1.2.1. Nachvollziehbarkeit der dem Projekt zu Grunde liegenden Verkehrszahlen:

Festgestellt wird:

Die Donaubrücke Mauthausen verbindet die Lebens- und Wirtschaftsräume nördlich und südlich der Donau (in Oberösterreich und Niederösterreich). Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung auf der Brücke beträgt im werktäglichen Gesamtverkehr für das Jahr 2019 gemäß Verkehrsmodell aus dem Einreichprojekt ca. 22.000 Kfz/24h, davon ca. 3.300 Lkw/24h. Der Gesamtverkehr ist die Summe von Teilverkehrsmengen unterschiedlicher Verkehrszwecke. Die Donaubrücke Mauthausen hat verkehrlich eine regionale Bedeutung,

insbesondere für Pendler:innen und den Wirtschaftsverkehr. Zusätzlich zum allgemeinen Verkehrswachstum, das aus prognostizierten Strukturdaten, allgemeinen Entwicklungen der Motorisierung und aus Hochrechnungsfaktoren aus der Verkehrsprognose Österreich 2025+ (Szenario 2) abgeleitet wurde, werden im Verkehrsmodell „Sowieso“-Maßnahmen berücksichtigt. Das sind jene Angebots- und nachfrageseitigen Maßnahmen die für die Prognosezustände in den Planfällen 2019/B und 2035, unabhängig von der Realisierung des gegenständlichen Vorhabens, im Verkehrsmodell als realisiert angenommen werden.

Berücksichtigt wird für die verkehrlichen Wirkungen des gegenständlichen Vorhabens in der Verkehrsuntersuchung ein primär induzierter Verkehr in Folge der projektinduzierten Reisezeitgewinne im Ausmaß von zusätzlich rund 470 Pkw-Fahrten je Werktag im gesamten Modell. Es ist Stand der Technik und entspricht der gängigen Praxis für die Prognose der Verkehrsnachfrage Entwicklungen implizit über generelle Verkehrswachstumsraten und Entwicklungen die absehbar und konkret sind mit ihrer Verkehrserzeugung explizit im Verkehrsmodell abzubilden.

In der Verkehrsuntersuchung werden die Annahmen für das allgemeine Verkehrswachstum bis 2035 beschrieben. Die Annahmen sind aus heutiger Sicht für den Personen- und Güterverkehr plausibel bzw. tendenziell auf der sicheren Seite. Das allgemeine Verkehrswachstum bildet generell Entwicklungen bis 2035 ab (Bevölkerungswachstum, wirtschaftliche Entwicklungen), die zukünftig zu einer Erhöhung der Verkehrsnachfrage führen können. Um die Bandbreite möglicher Entwicklungen abzudecken, wurde bei den informellen Planfällen 2019/B kein allgemeines Verkehrswachstum unterstellt. Für die Prognose 2035 und 2019/B werden im Verkehrsmodell „Sowieso“-Maßnahmen (absehbare Betriebsgebietsentwicklungen) sowohl in den Nullplanfällen als auch in den Maßnahmenplanfällen nachfrageseitig explizit berücksichtigt. Die verkehrlichen Wirkungen des Projektes enthalten auch einen primär induzierten Verkehr in Folge der projektinduzierten Reisezeitgewinne. Die Vorgangsweise zur Bestimmung des primär induzierten Verkehrs entspricht dem Stand der Technik. Die Herleitung der Elastizität der Verkehrsnachfrage ist schlüssig.

Die neue Donaubrücke Mauthausen hat verkehrlich eine regionale Bedeutung. Neue Verkehrsrelationen oder Erschließungsvoraussetzungen werden durch die neue Donaubrücke nicht geschaffen. Die Erreichbarkeiten werden in den Spitzenstunden im betrachteten Netzabschnitt verbessert, im überregionalen Kontext sind diese Verbesserungen aber nicht relevant. Insgesamt ist das Potenzial für projektausale raumstrukturelle Veränderungen als gering zu beurteilen.

Absehbare Betriebsgebietsentwicklungen im Untersuchungsgebiet wurden im prognostizierten Gesamtverkehr explizit berücksichtigt. Generelle Entwicklungen im Personen- und Wirtschaftsverkehr sind implizit über das allgemeine Verkehrswachstum im Gesamtverkehr abgebildet. Die Entwicklungen XXXX bleiben im Verkehrsmodell bzw. in der Verkehrsprognose unberücksichtigt. Das ist mit Hinweis auf das örtliche Entwicklungskonzept der Gemeinde XXXX vom Februar 2024 nachvollziehbar.

Es wurden sowohl in den Nullplanfällen als auch in den Maßnahmenplanfällen 2035 dieselben Betriebsgebietsentwicklungen berücksichtigt. In Bezug auf die zahlenmäßigen Angaben in Oberösterreich und in Niederösterreich ist deren Plausibilität anhand der Digitalen Raum-Informationssysteme der Länder (DORIS, NÖ Atlas) und ergänzender Recherchen festzustellen. In den betrachteten Gemeinden im unmittelbaren Einzugsbereich der neuen Donaubrücke Mauthausen in Niederösterreich wurden sowohl gewidmete Baulandreserven als auch Potenzialflächen gemäß den rechtskräftigen Örtlichen Entwicklungskonzepten berücksichtigt. Insgesamt decken die angenommenen Flächen die absehbare räumliche Entwicklung bis zum angenommenen Prognosehorizont ab.

Für Oberösterreich wurden - abgesehen vom Bereich des Ennschafens - keine flächenbezogenen Annahmen getroffen, sondern sogenannte nachfrageseitige Entwicklungen (Bevölkerung, Wirtschaftsstatistiken, Trendprognosen u. dgl.) berücksichtigt. Die Plausibilitätsprüfung hat gezeigt, dass die an Mauthausen angrenzenden Gemeinden eine interkommunal bzw. regional abgestimmte Betriebsgebietsentwicklung (WIPA Powerregion Enns-Steyr, WIPA Perg-Machland) betreiben. Größere unbebaute Flächen oder Potenzialflächen im Einzugsbereich der neuen Donaubrücke Mauthausen, die eine starke Verkehrserzeugung über die angenommene nachfrageseitige Entwicklung hinaus vermuten lassen, wurden weder in Mauthausen noch in den angrenzenden Regionen mit interkommunaler Raumentwicklung festgestellt. Die neue Donaubrücke ist auch nirgends als Widmungsvoraussetzung für Betriebsbauland festgelegt.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus dem verkehrstechnischen Gerichtsgutachten vom 15.10.2024, OZ 78, zu den Fragen 1 bis 4, i.V.m. dem Gerichtsgutachten zum Thema Raumordnung und Landschaftsbild vom 18.10.2024, OZ 81, zu Frage 1. Sie wurden von keiner Partei mehr begründet in Zweifel gezogen (siehe dazu jedoch unten die Feststellungen zu den Vorbringen bezüglich sinkender Verkehrsnachfrage und Durchfahrt XXXX).

Festgestellt wird weiters:

Zusätzlich zum allgemeinen Verkehrswachstum werden im Verkehrsmodell „Sowieso“-Maßnahmen berücksichtigt. Das sind jene Angebots- und nachfrageseitigen Maßnahmen die für die Prognosezustände in den Planfällen 2019/B und 2035, unabhängig von der Realisierung des gegenständlichen Vorhabens, im Verkehrsmodell als realisiert angenommen werden. Nachfrageseitig sind das die Erweiterungen der

Betriebsbaugebiete Wirtschaftspark XXXX mit 17,8 ha, Flächen südlich der B 123 im Gemeindegebiet XXXX mit 4 ha und 859 Lkw-Fahrten der Fa. Bernegger. Angebotsseitig wird die Umfahrung XXXX inkl. Begleitmaßnahmen, die Ertüchtigung der Humelfeldstraße zwischen B 1 und Handelsstraße, der Ausbau der A 26, die S 10, der 4-streifige Ausbau der B 1 Hörsching sowie die Umfahrung Haid mit der Anschlussstelle Traun berücksichtigt. Bei der A 26 und der S 10 werden auch die primär und sekundär induzierten Verkehre als Projektwirkungen nachfrageseitig aufgenommen. Die in Diskussion befindliche Osttangente Linz – eine östliche Umfahrung von Linz zwischen der A 1 im Süden und der A 7 im Norden – wurde in den „Sowieso“-Maßnahmen nicht berücksichtigt. Zu begründen ist dies mit der Unsicherheit des Realisierungshorizontes und mit Verkehrsverlagerungen von der Donaubrücke Mauthausen hin zur Osttangente, die zu einer Entlastung der Donaubrücken Mauthausen führen würden.

Wesentlich für die Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen der „Sowieso“-Maßnahmen ist, dass diese sowohl in den Nullplanfällen als auch in den Maßnahmenplanfällen im Verkehrsmodell berücksichtigt sind. Das bedeutet, relevante Veränderungen der Verkehrsbelastungen im Nullplanfall und im Maßnahmenplanfall führen nicht zwangsläufig zu relevanten Veränderungen hinsichtlich der Differenzbelastungen und damit der Projektwirkungen der neuen Donaubrücke Mauthausen.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus dem verkehrstechnischen Gerichtsgutachten vom 15.10.2024, OZ 78, zu Frage 4, und wurden in der Beschwerdeverhandlung vom Sachverständigen ausführlich erläutert (Beilage 10 zur Verhandlungsschrift vom 24.5.2025, Pkt. 3). Diesen Ausführungen wurde von keiner Partei auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten. Zu den Vorbringen von Beschwerdeführern, die in den Projektzielen enthaltene Annahme der Verkehrsentwicklung widerspreche den Klimazielen und sei daher durch eine zielkonforme Annahme der Verkehrsentwicklung zu ersetzen, wird in den rechtlichen Erwägungen Stellung genommen.

1.2.2. Zum Vorbringen einer sinkenden Verkehrsnachfrage:

Festgestellt wird:

Für die Abschätzung des zukünftigen Bedarfs wurde der Planfall 2019-0/B mit der Verkehrsnachfrage 2019 inklusive absehbarer nachfrageseitiger Entwicklungen von Betriebsbaugebieten im Untersuchungsgebiet, aber ohne allgemeines Verkehrswachstum, gerechnet. Bei steigender Einwohnerzahl entspricht dies einer Veränderung des Modal Split, vom motorisierten Individualverkehr hin zum Umweltverbund.

Gemeinsam mit dem Nullplanfall 2035-0 werden in den Projektunterlagen somit Szenarien möglicher Entwicklungen für die Beurteilung des öffentlichen Interesses und des Verkehrsbedürfnisses abgebildet.

Es kann auf Grund der Leistungsfähigkeitsberechnungen für beide Szenarien davon ausgegangen werden, dass die Einschätzung der Notwendigkeit der Ausbaumaßnahmen in einem Prognoseszenario stabil ist. Prognoseszenarien mit weitergehender abnehmender Verkehrsnachfrage im motorisierten Individualverkehr, im Sinne des Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich, sind auf Grund fehlender konkreter Maßnahmen zur Zielerreichung nicht absehbar.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus dem verkehrstechnischen Gerichtsgutachten vom 15.10.2024, OZ 78, zu Frage 3, und wurden von keiner Partei mehr in begründet Zweifel gezogen.

1.2.3. Verkehrszahlen für XXXX :

Festgestellt wird:

Der durchschnittliche jährliche Werktagsverkehr nimmt auf der B123-Ortsdurchfahrt XXXX ausgehend von 2019, unabhängig vom Projekt, bis 2035 um 26% zu.

Das eingereichte Projekt führt zu keiner Entlastung der angesprochenen Ortsdurchfahrt von XXXX . Im Prognosejahr 2035 wird eine Verkehrszunahme für den DTVW von 11.200 Kfz/24h im Nullplanfall auf 11.600 Kfz/24h im Ausbauplanfall prognostiziert. Das beantragte Vorhaben führt in der Ortsdurchfahrt XXXX zu einer Verkehrszunahme um ca. 4% gegenüber dem korrespondierenden Nullplanfall im DTVW.

Dies ergibt sich aus der Stellungnahme des behördlichen Sachverständigen für Verkehrsplanung und Verkehrsprognose im Stellungnahmeband zur zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen, S. 64. Zusammen mit der Aussage des gerichtlich bestellten Sachverständigen für Verkehr in der Beschwerdeverhandlung vom 24.2.2025, dass die Erläuterungen der Projektwerber, dass schlussendlich nur 300-400 KFZ/24h überbleiben, die in den Ort XXXX zusätzlich gegenüber dem Referenzplanfall hineinfahren und es sich hierbei hauptsächlich um PKW und keine LKW handeln wird (bezogen auf die AST Enns Ost verblieben nur noch 200 KFZ/24h, also ein verschwindend geringer Anteil), nachvollziehbar seien (S. 19 der Verhandlungsschrift vom 24.5.2025), ist diese Darstellung plausibel und nachvollziehbar und wurde in der Verhandlung von keiner Partei mehr begründet in Zweifel gezogen.

1.2.4. Zum Einbrückenbetrieb:

Festgestellt wird:

Die im Beschwerdeverfahren nachgereichten Unterlagen zur Verkehrsuntersuchung Betriebsphase I, in

welchen jener Planfall untersucht wird, bei dem die neue Donaubrücke Mauthausen bereits im Betrieb ist und das bestehende Brückenobjekt erneuert wird, somit in diesem Zwischenschritt lediglich die neue Donaubrücke befahrbar ist, sind für das Jahr 2028 plausibel. Es ist nachvollziehbar und schlüssig, dass für die explizit berücksichtigten nachfrageseitigen „Sowieso“-Maßnahmen eine 50%ige Realisierung bis 2028 angesetzt und damit die Verkehrsnachfrage gegenüber dem Prognosejahr 2035 reduziert wurde. Auch ist es plausibel, die baulichen Maßnahmen Ertüchtigung der Humelfeldstraße und Umfahrung XXXX in der Prognose 2028 nicht zu berücksichtigen. Eine Realisierung erscheint bis 2028 nicht realistisch. Die Lkw-Fahrverbote wurden sowohl im Nullplanfall als auch im Maßnahmenplanfall unterstellt. Diese Maßnahme ist nicht projektinduziert.

Insgesamt führt die Betriebsphase I auf Grund der Einschränkungen für den donauquerenden Verkehr gegenüber den Planfällen 2035 aus dem Einreichprojekt zu einer Verlagerung des donauquerenden Verkehrs von der B 123a auf die Route B 123 – B 1. Die B 123a wird in der Betriebsphase I stärker entlastet. Geringfügig mehrbelastet wird die A 1 in und aus Richtung Westen. Die Verlagerungswirkungen sind nachvollziehbar.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus dem verkehrstechnischen Gerichtsgutachten vom 15.10.2024, OZ 78, zu Frage 11, und wurden von keiner Partei mehr begründet in Zweifel gezogen.

Weiters ist darauf hinzuweisen, dass nach Auskunft der Projektwerber in ihrer Stellungnahme vom 20.2.2025 (OZ 103) aufgrund der Dauer des Beschwerdeverfahrens eine Realisierung der Betriebsphase I nicht mehr zu erwarten ist, da die Bestandsbrücke aufgrund ihres Zustandes vor Inbetriebnahme der neuen Brücke zu sanieren sein wird.

1.2.5. Verkehrssicherheit:

Festgestellt wird:

Mit der Auslastung eines Straßenabschnittes steigt das Risiko von Unfallhäufungen. Das gilt insbesondere auf Grund der Vielzahl an Interaktionen der Verkehrsteilnehmer:innen für Kreuzungsbereiche. Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit durch das Projekt kann nicht generell und uneingeschränkt attestiert werden. Bezogen auf die bestehenden Unfallhäufungsstellen ist im Bereich der Anbindungen der B 123 an die B 3 von positiven Effekten auszugehen. Die Entkoppelung des Verkehrs und die Entlastung der bestehenden Kreuzungsbereiche lassen in diesen Bereichen eine Abnahme der Unfälle mit Personenschäden erwarten. Der Umbau des Knoten XXXX von einem Kreisverkehr zu einer Kreuzung mit Verkehrslichtsignalanlage stellt zumindest keine Verschlechterung der Verkehrssicherheit dar. Differenziert ist der Knoten B 1 / B 123 zu betrachten. Die Bypässe und die damit verbundene Steigerung der Leistungsfähigkeit können sich positiv auf die Verkehrssicherheit auswirken. Die durch die Bypässe notwendigen Verflechtungsvorgänge auf teilweise sehr kurzen Strecken können das Unfallrisiko erhöhen.

Zur Reduktion von Fahrstreifenbreiten (von 3,75 m auf 3,5 m bzw. auf 3,25 m) ist auszuführen, dass diese insbesondere in Kreuzungsbereichen keinen negativen Einfluss auf die Verkehrssicherheit haben.

Gemäß einer Auflage aus den UVP-Bescheiden sind in regelmäßigen definierten Zeitabständen RSI – Road-Safety-Inspections durchzuführen. Wesentlicher Bestandteil dieser Road-Safety-Inspections muss auch die Analyse und Evaluierung des Unfallgeschehens sein.

Zur Eisenbahnkreuzung beim Wirtschaftspark XXXX : Die tägliche Frequenz an Zugfahrten ist nicht entscheidend für die Leistungsfähigkeiten bzw. die maximalen Rückstaulängen an den betreffenden Kreuzungen. Entscheidend ist, zu welchen Stunden welche und wieviele Zugquerungen stattfinden. Kritisch sind vor allem Zugquerungen, die in Folge der benötigten Sperrzeiten für den Kfz-Verkehr zu Überstauungen von benachbarten Kreuzungen führen und damit insbesondere die Verkehrssicherheit gefährden.

Die Sperrzeit von 78 Sekunden aus dem Einreichprojekt (Verkehrsuntersuchung) ist nachvollziehbar und ergibt sich aus der angegebenen Zuggeschwindigkeit von 25 km/h, der Zuglänge von 400 m und der erforderlichen Annäherungszeit von 18 Sekunden. Die von Eisen Neumüller betriebenen Zuggarnituren benötigen Sperrzeiten in Höhe von bis zu 71 Sekunden (Zuggarnitur 1, Zuglänge 171 m), 87 Sekunden (Zuggarnitur 2, Zuglänge 234 m) und 127 Sekunden (Zuggarnitur 3, Zuglänge 312 m). Die angegebenen Sperrzeiten sind im Detail nicht überprüfbar. Die Sperrzeiten für die einzelnen Zuglängen liegen aber in der Bandbreite der für unterschiedliche Geschwindigkeiten errechneten Sperrzeiten.

Es ist nachvollziehbar, dass eine Sperrzeit von 127 Sekunden in den verkehrlichen Spitzenstunden (im konkreten Fall in den Abendspitzenstunden) zu Überstauungen des Kreisverkehrs B 123/B 1 und der Bypässe führt, die im Zuge des Projektes als Ertüchtigung des Kreisverkehrs geplant sind. Reicht ein Rückstau in den Bereich des Kreisverkehrs bzw. der Bypässe, kann es durch zufahrende Fahrzeuge zu Auffahrunfällen kommen. Aus diesem Grund führt eine solche Situation zu einer Einschränkung der Verkehrssicherheit.

Aus den Simulationen ergibt sich daher die Einschränkung für den Zugverkehr, dass Zugfahrten der Zuggarnitur 3 zwischen 15:00 Uhr und 19:00 Uhr vor allem aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht stattfinden dürfen.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus dem verkehrstechnischen Gerichtsgutachten vom 15.10.2024, OZ 78, zu Frage 5 und 8, i.V.m. dem ergänzenden Gerichtsgutachten vom 6.11.2024, OZ 89, zu Frage 5, sowie aus den Ausführungen des Sachverständigen in der

Beschwerdeverhandlung (S. 11 der Verhandlungsschrift vom 24.5.2025) und wurden von keiner Partei mehr begründet in Zweifel gezogen.

1.2.6. Radverkehr:

Ein „Radverkehrskonzept“ ist in den Einreichunterlagen nicht enthalten. Die Radverkehrsplanung umfasst das unmittelbare Projektgebiet und die von der Straßenplanung betroffenen Anlagen. Die bestehenden Wegverbindungen und Radverkehrsverbindungen werden in der Betriebsphase wiederhergestellt bzw. sind vom Projekt nicht unmittelbar betroffen. Eine relevante Verschlechterung der Bedienqualität für den Radverkehr ist in der Betriebsphase nicht gegeben. Die Donauquerung wird für den Radverkehr deutlich verbessert. Die Erstellung eines „Radverkehrskonzeptes“ für die Betriebsphase ist nicht notwendig.

Die bestehende Anbindung des Radweges entlang der Umfahrung XXXX an den Wirtschaftspark ecoplus ist jedenfalls aufrecht zu erhalten. Die laut örtlichem Raumordnungsprogramm der Gemeinde XXXX geplante Radverkehrsanlage entlang der B 123, von der B 1 bis zur Anbindung Mauthausner Straße, ist im Straßenprojekt nicht berücksichtigt. Eine parallel verlaufende Radverkehrsverbindung durch den Wirtschaftspark existiert und wird aufrechterhalten.

Für die Bauphase ist gemäß einer Auflage aus den UVP-Bescheiden ein detailliertes Umleitungskonzept für den Radverkehr zu erstellen.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus dem verkehrstechnischen Gerichtsgutachten vom 15.10.2024, OZ 78, zu Frage 6 und wurden von keiner Partei mehr begründet in Zweifel gezogen.

1.3. Luft:

1.3.1. Einhaltung von Grenzwerten für Luftschadstoffe:

Festgestellt wird:

Im Oktober 2024 wurde vom EU-Parlament die neue Richtlinie 2024/2881 über Luftqualität und saubere Luft für Europa verabschiedet. Darin werden folgende Grenzwerte festgelegt, die bis spätestens 2026 in nationales Recht umgesetzt werden sollen und ab 2030 gelten:

Luftschadstoff	Konzentration	Mittelungszeitraum und Anmerkung*
NO₂ (Stickstoffdioxid)	200 µg/m ³	Stundenmittelwert
	50 µg/m ³	Tagesmittelwert (Überschreitungstage ≤ 18)
	20 µg/m ³	Jahresmittelwert
PM₁₀	45 µg/m ³	Tagesmittelwert (Überschreitungstage ≤ 18)
	20 µg/m ³	Jahresmittelwert
PM_{2,5}	25 µg/m ³	Tagesmittelwert (Überschreitungstage ≤ 18)
	10 µg/m ³	Jahresmittelwert

Das rechtswirksame Immissionsschutzgesetz-Luft sieht ein Tagesmittelwertkriterium für PM₁₀ vor. Die Grenzwerte für den Jahresmittelwert (40 µg/m³) und für den Tagesmittelwert (50 µg/m³) liegen sehr nahe zueinander. Dies hatte zur Folge, dass hinsichtlich Grenzwertüberschreitungen für PM₁₀ das Tagesmittelwertkriterium maßgebend wurde.

Das voraussichtliche neue Grenzwertregime enthält Tagesmittelwertkriterien für NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5}. Die Grenzwerte für den Jahresmittelwert und den Tagesmittelwert unterscheiden sich in ihrer Höhe deutlich. Aus den Messergebnissen der letzten Jahre lässt sich ableiten, dass hinsichtlich NO₂ und PM₁₀ überwiegend der Jahresmittelwertgrenzwert ausschlaggebend für Überschreitungen sein wird. Für PM_{2,5} werden derzeit noch Jahresmittelwerte gemessen, die nahe am oder über dem voraussichtlichen Grenzwert liegen. Der Zusammenhang zwischen den PM_{2,5}-Jahresmittelwerten und der Anzahl der Überschreitungstage mit einem Tagesmittelwert > 25 µg/m³ kann aus Messdaten abgeleitet werden. Die verwendeten Daten stammen aus einem Datensatz für die Stationen des Jahres 2023 und berücksichtigen den Zeitraum 2014 bis 2023.

Unter Berücksichtigung differenzierter Verkehrszustände an Stelle ausschließlich flüssiger Verkehrszustände ergeben sich für die maßgebenden Immissionspunkte folgende Gesamt- und Zusatzimmissionen für die Planfälle 2028 und 2035:

	2028			2035		
	NO ₂	PM ₁₀	PM _{2,5}	NO ₂	PM ₁₀	PM _{2,5}
AP_3 [µg/m³]						
PF 0	21,2	17,0	9,6	20,1	16,8	9,6
PF 1	21,4	17,1	9,6	20,2	17,1	9,6
Zusatz	0,2	0,2	0,0	0,1	0,3	0,0
AP_7 [µg/m³]						
PF 0	22,4	18,7	9,9	20,7	18,7	9,9
PF 1	23,1	19,4	10,1	21,0	19,4	10,1
Zusatz	0,7	0,7	0,2	0,3	0,7	0,2
AP_11 [µg/m³]						
PF 0	22,9	18,3	10,0	21,2	18,3	10,0
PF 1	23,2	18,5	10,1	21,4	18,6	10,1
Zusatz	0,3	0,1	0,1	0,2	0,3	0,1
AP_12 [µg/m³]						
PF 0	25,0	19,7	10,4	21,7	19,2	10,3
PF 1	25,6	20,0	10,5	21,9	19,5	10,4
Zusatz	0,6	0,3	0,1	0,2	0,3	0,1

Folgende Aussagen zur Einhaltung der ab dem Jahr 2030 bzw. 2035 voraussichtlich geltenden Grenzwerte für Luftschadstoffe können auf Grund der Ergebnisse inkl. der „Betriebsphase I“ getroffen werden:

Stickstoffdioxid-NO₂: Überschreitungen des Grenzwertes für den Jahresmittelwert treten bei gleichzeitiger projektinduzierter Erhöhung der Immissionen in allen untersuchten Planfällen sowohl 2028 als auch 2035 auf. Die maximalen Zusatzimmissionen betragen bei Grenzwertüberschreitungen 0,7 µg/m³. Von einer Einhaltung des Grenzwertes für den Stundenmittelwert ist auszugehen.

Feinstaub-PM₁₀: Grenzwertüberschreitungen des Grenzwertes für den Jahresmittelwert treten in der „Betriebsphase I“ unter Berücksichtigung differenzierter Verkehrszustände auf. Die maximalen Zusatzimmissionen betragen bei Grenzwertüberschreitung 1,1 µg/m³.

Feinstaub-PM_{2,5}: Überschreitungen des Grenzwertes für den Jahresmittelwert treten bei gleichzeitiger projektinduzierter Erhöhung der Immissionen in der „Betriebsphase I“ auf. Auch in den sonstigen Planfällen 2028 und 2035 ergibt sich eine Überschreitung unter Berücksichtigung differenzierter Verkehrszustände. Die maximalen Zusatzimmissionen für den PM_{2,5}-Jahresmittelwert liegen unter Berücksichtigung differenzierter Verkehrszustände bei 0,2 µg/m³ für die Planfälle des Einreichprojektes und bei 0,3 µg/m³ für die „Betriebsphase I“.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus den Gerichts-Gutachten vom 15.10. und 6.11.2024 (OZ 78 und 89), jeweils zu Pkt. 2, erläutert in der Beschwerdeverhandlung vom 24.2.2025, und wurden dort von keiner Partei mehr substantiiert bestritten.

Festgestellt wird weiters:

Im § 20 IG-L ist kein dezidiertes Irrelevanzkriterium ausgewiesen. Gängige Praxis ist das bei Infrastrukturprojekten bzw. Linienvorhaben 3 % der Jahresmittelwertgrenzwerte als irrelevante Zusatzbelastung eingestuft werden. Legt man dieses Irrelevanzkriterium von 3 % auf die voraussichtlich neuen Grenzwerte im IG-L um, so liegt die Zusatzbelastung für den NO₂ Jahresmittelwert unter diesen 3 %. Das gleiche gilt für PM_{2,5}. Bei PM₁₀ für den Planfall 2035 werden unter Berücksichtigung differenzierter Verkehrszustände an einem Immissionspunkt die 3 % knapp überschritten, wobei es jedoch zu keinen Grenzwertüberschreitungen für diesen Schadstoff kommt.

3 % als Irrelevanzkriterium sind aus folgendem Grund hinsichtlich der Abgrenzung des Untersuchungsraumes und hinsichtlich einer luftschadstofftechnischen Beurteilung heranzuziehen: 3 % der Jahresmittelwertgrenzwerte liegen als Immission in einem Größenbereich, der nicht mit ausreichender Genauigkeit messbar ist und somit einem Projekt nicht nur kausal zuordenbar ist. Es ist eher davon auszugehen, dass diese kausale Zuordenbarkeit höher liegt.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus den Aussagen des luftreinhaltechnischen Gerichts-Sachverständigen in der Beschwerdeverhandlung vom 24.2.2025 (Verhandlungsschrift S. 21).

1.3.2. Reifenabrieb, Mikroplastik:

Als Mikroplastik werden kleine Kunststoffteilchen, die kleiner als 5 mm sind und aus unterschiedlichen Kunststoffarten bestehen können, bezeichnet. Für Mikroplastik sind in der einschlägigen Gesetzgebung keine direkten Grenzwerte oder methodische Vorschriften zur Analyse in Bezug auf Emission und Immission zu finden. Begrenzungsmaßnahmen und Analysevorgaben wären auf nationaler und internationaler Ebene erforderlich.

In Studien wird der Reifenabrieb als die bedeutendste Quelle für Mikroplastik-Emissionen angesehen. Die Partikel aus dem Reifenabrieb gehören überwiegend der Grobfraction an. Zur Massenkonzentration der Fraktionen PM₁₀ und PM_{2,5} trägt der Reifenabrieb nur im geringen Umfang bei. Die Partikel werden überwiegend lokal, in der Nähe der Straße, abgelagert.

Der Reifenabrieb ist Teil der Non exhaust-Emissionen für PM₁₀ und PM_{2,5} wie sie entsprechend dem Stand der Technik gemäß HBEFA 4.2 ermittelt werden. Die Höhe der Emissionen ist abhängig von der Fahrzeugart, der Verkehrssituation, der Geschwindigkeit und vom Verkehrszustand. So können sich im Einflussbereich von Kreuzungen in Abhängigkeit von der Verkehrsauslastung vor allem höhere PM₁₀-Emissionen ergeben. Für die Verkehrssituation Land/HVS/50 wird dort festgehalten, dass mit steigender Auslastung des Straßenabschnittes auch die PM₁₀-Emissionen aus dem Straßenverkehr ansteigen. Für PM_{2,5} sind die maßgebenden non exhaust Emissionen aus dem Abrieb und der Aufwirbelung von der Auslastung weit geringer beeinflusst.

Unabhängig vom Ausmaß des Verkehrseinflusses betragen die PM_{2,5}-Jahresmittelwerte 60% bis 80% der PM₁₀-Jahresmittelwerte.

Nachdem PM_{2,5} eine Teilmenge von PM₁₀ ist, können die PM_{2,5}-Immissionen nicht über jenen für PM₁₀ liegen.

Die PM₁₀- und PM_{2,5}-Emissionen aus den Einreichunterlagen stammen aus dem HBEFA 4.2. Für das gesamte Straßennetz im Untersuchungsgebiet wird von flüssigen Verkehrszuständen ausgegangen. Auch wenn ein großer Anteil des Verkehrs im Jahresmittel flüssig abgewickelt werden kann, so ist in den verkehrlichen Spitzenstunden an Straßenabschnitten hoher Auslastung mit dichten bis gesättigten Verkehrszuständen zu rechnen, insbesondere bei Berücksichtigung der hohen Auslastungen in den Verkehrsspitzen. Vor allem hinsichtlich PM₁₀ sind bei Differenzierung der Verkehrszustände höhere Gesamtmissionen aus dem Straßenverkehr zu erwarten. Auf die PM_{2,5}-Immissionen wirkt sich eine Differenzierung der Verkehrszustände nur geringfügig aus.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus den Gerichts-Gutachten vom 15.10.2024 (OZ 78) zu Pkt. 1 und 3, erläutert in der Beschwerdeverhandlung vom 24.2.2025, und wurden dort von keiner Partei mehr substantiiert bestritten.

1.4. Klimaschutz:

Festgestellt wird:

Durch das Vorhaben kommt es zu einem zusätzlichen Ausstoß von insgesamt ca. 6000 t in der Bauphase, sowie 601 t/Jahr (Prognose 2035) in der Betriebsphase. Die im Klimaschutzgesetz für den Verkehr im Jahr 2020 festgesetzte Höchstmenge beträgt 21,7 Mio. Tonnen.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus dem Klima- und Energiekonzept der Projektwerber, Einlage D05.

Es wird weiters festgestellt:

Der Integrierte Nationale Energie- und Klimaplan für Österreich, Periode 2021-2023 sieht für den Bereich Mobilität im Wesentlichen folgende Politiken und Maßnahmen vor:

- Stärkung des öffentlichen Verkehrs (umfangreiche Investitionen zur Weiterentwicklung des von der ÖBB-Infrastruktur AG betriebenen Bahnnetzes, von Privatbahnen und Regionalstadtbahnen; Bestellung eines attraktiven und bedarfsgerechten Verkehrsangebots durch die Gebietskörperschaften; angemessene Tarifgestaltung)
- Entwicklung eines Masterplans Gehen 2030
- Verstärkte Radverkehrsförderung
- Verbesserung des Mobilitätsmanagements (Ausbau der Beratungs- und Förderprogramme, Bewusstseinsbildung)
- Energiewende im Straßenverkehr (direkte Elektrifizierung von Pkw und Bussen, Förderprogramme für emissionsfreie Fahrzeuge, Markthochfahren für die Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technologie, Ausbau der Ladeinfrastruktur und der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, Erreichung des Erneuerbaren-Gesamtziels der RED III-Richtlinie, Bemannung von Schwerfahrzeugen, Änderungen im Steuersystem)
- Maßnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene
- Digitale Transformation.

Dies ergibt eine Einsicht in diesen Plan, S. 136 ff.

1.5. Schall:

Festgestellt wird:

Die im erstinstanzlichen Verfahren beurteilten Lärmindizes basieren auf nachvollziehbaren lärmtechnischen Untersuchungen nach dem Stand der Technik. Die Ausführungen im Teilgutachten Lärmschutztechnik zeigen eine schlüssige und nachvollziehbare Prüfung aller für die Beurteilung notwendigen Grundlagen und dargestellten Lärmindizes. Es liegen L_{night} und L_{den} Werte vor, die korrekt nach den Regeln der Absätze 1-3 des § 6 der entsprechenden Verordnungen zur Beurteilung herangezogen werden können. Die Darstellung des vorhabensbedingten zusätzlichen Immissionseintrags durch das Straßenvorhaben aufgrund von zusätzlichem Verkehr, auch außerhalb der neu zu errichtenden Straßenabschnitte, ist keine verpflichtende Methode für die Einzelfallbeurteilung. Der Mangel durch die generalisierte Annahme von 500 Kfz/24h an Nebenstraßen ergibt nach Sichtung der möglichen Konstellationen im Untersuchungsraum dieses konkreten Projektes keinen Folgefehler bei der Anwendung der Grenzwertprüfung.

Die Landesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnungen sehen Grenzwerte bis zu einem L_{night} von 55,0 dB bzw. L_{den} von 65,0 dB gemeinsam mit klar definierten Kriterien vor. Diese werden jedenfalls eingehalten. Dies dadurch, dass der Immissionseintrag nur aufgrund der zu genehmigenden Trasse den Grenzwerten nach § 6 Abs. 1 genügt und vorhabensbedingte Immissionserhöhungen von 1,0 dB mit der Wahl des Untersuchungsraums auf jeden Fall detektiert werden. Für den Bereich der Einzelfallbeurteilung $> L_{night}$ 55,0 dB und L_{den} 65,0 dB liegen neben einem oberen Grenzwert von 1,0 dB für vorhabensbedingte Immissionsänderungen keinen konkreten Beurteilungsvorgaben vor. Auch nicht für den vorhabensbedingten Eintrag durch den induzierten Verkehr im Straßennetz über das konkrete Vorhaben hinaus. Dies wird einer Einzelfallbeurteilung durch den medizinischen Sachverständigen überlassen.

§ 6 Abs. 4 der NÖLStLärmIV lässt zwar erkennen, dass der Verordnungsgeber daran interessiert ist Immissionspunkte mit maßgeblichem Immissionseintrag jedenfalls im Untersuchungsraum aufzunehmen. Dies würde zu einer Fokussierung der wirklich von durch das Vorhaben mit hohen Lärmindizes Betroffenen führen, nimmt aber umgekehrt keinen Einfluss auf die Einzelfallbeurteilung des § 6 Abs. 3, welche im gegenständlichen Projekt durch den Sachverständigen für Humanmedizin durchgeführt wurde.

Die lärmtechnischen Unterlagen zur Betriebsphase I, die im Beschwerdeverfahren vorgelegt worden sind, bilden eine schlüssige und nachvollziehbare Grundlage für die Beurteilung der schalltechnischen Auswirkungen des Vorhabens in einem Zwischenzustand mit nur einer Brückenquerung, definiert als Planfall 1-2028. Es konnten keine Mängel gefunden werden, die zu einer anderen Darstellung von Lärmindizes führen können. Wesentlich ist, dass der Planfall unter den Bedingungen gilt, dass sowohl die straßenseitigen Maßnahmen für den Planfall 1-2035 des Projektes als auch die zusätzlichen Geschwindigkeitsreduktionen, dargestellt im Fachbereich Lärm für den Zeitraum dieses Verkehrsplanfalls wirksam sind. Insbesondere müssen die Lärmschutzwände zu diesem Zeitpunkt bereits errichtet sein.

Damit sind die Grenzwerte der NÖ als auch OÖ LStLärmIV eingehalten, wobei die Einzelfallbeurteilung nach § 6 Abs. 3 noch nicht erfolgt ist. Dies wird dem SV für Humanmedizin überlassen. Angemerkt wird dazu, dass es in diesem Planfall 2028-1 zu weiteren Betroffenen kommen kann, die einen vorhabensbedingten Immissionseintrag von $>59,3$ dB für den L_{den} aufweisen. Dies, da die Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht an allen Straßenabschnitten in Kraft treten und daher Verkehrserhöhungen kompensieren. Der Untersuchungsraum und die dargestellten Lärmindizes in Tabellenform sind aber ausreichend, um alle maßgeblichen Immissionsorte zu beurteilen. Eine Auflage zur Begrenzung der vorhabensbedingten Immissionserhöhungen auf 0,4 dB ab einem $L_{night} > 60$ dB und $L_{den} > 70$ dB ist auf Basis der vorgelegten tabellierten Werte ausreichend bestimmt, kann durch die Projektwerberin umgesetzt werden und ist in der behördlichen Auflagenkontrolle nachprüfbar.

Für die Gewährleistung von Grenzwertkriterien wurden keine LKW-Fahrverbote als Maßnahme definiert. Dies erfolgt über straßenseitige Abschirmmaßnahmen und Geschwindigkeitsreduktionen. Weitere LKW-Fahrverbote sind aufgrund des vorliegenden schalltechnischen Befundes nicht ableitbar.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus dem schalltechnischen Gerichtsgutachten vom 25.10.2024 (OZ 82).

1.6. Menschliche Gesundheit:

1.6.1. Gesundheitsgefährdung durch Luftschadstoffe:

Festgestellt wird:

Feinstaub (PM = Particulate matter) ist einer der maßgeblichen Parameter für die Luftverschmutzung. Feinstaub ist keine definierte Substanz, sondern ein Konglomerat fester und flüssiger Aerosole, die natürlichen Ursprungs sein können, im urbanen Umfeld aber meist auf Aktivitäten des Menschen zurückzuführen sind (Hausbrand, Autoabgase, Aufwirbelung, ...). Feinstaub ist der nicht sichtbare Anteil an Partikel in der Luft und aufgrund seiner Kleinheit bleibt der Feinstaub auch lange in der Luft bevor er auf den Boden absinkt (diese Partikel sedimentieren nur sehr langsam). Mit dem Wind können sie über weite Strecken getragen werden, daher

kann Feinstaub auch weit abseits seiner Entstehung als Immission einwirken. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) sieht im Feinstaub ein krankmachendes Potential, welches abhängig von der Menge des Feinstaubes in der Luft ansteigt (da eine höhere Konzentration an Feinstaub in der Luft zwangsläufig zu einer höheren Aufnahme an Feinstaub in die Lungen führt). Feinstaub gefährdet die Gesundheit in jeder Menge, wobei die Gefährdung der Gesundheit mit der Menge (Masse) an Feinstaub ansteigt.

In den Richtlinien der EU wird ausgeführt, dass unter einem Grenzwert ein Wert zu verstehen ist, der aufgrund wissenschaftlicher Erkenntnisse mit dem Ziel festgelegt wird, schädliche Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und/oder die Umwelt insgesamt zu vermeiden, zu verhüten oder zu verringern, und der innerhalb eines bestimmten Zeitraums erreicht werden muss und danach nicht überschritten werden darf. Wenngleich die bisherige Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 jüngst durch eine neue Richtlinie ersetzt wurde, so gelten doch die in dieser Richtlinie getroffenen Aussagen vollinhaltlich weiter:

In den allgemeinen Erläuterungen der Richtlinie aus 2008 findet sich die Aussage, dass Partikel (PM_{2,5}) erhebliche negative Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit haben. Weiters wird ausgeführt, dass bisher keine feststellbare Schwelle ermittelt wurde, unterhalb der PM_{2,5} kein Risiko darstellt. Daher sollen für diesen Schadstoff andere Regeln gelten als für andere Luftschadstoffe. Und zwar sollte auf eine generelle Senkung der Konzentrationen im städtischen Hintergrund abgezielt werden, um für große Teile der Bevölkerung eine bessere Luftqualität zu gewährleisten. Damit jedoch überall ein Mindestgesundheitschutz sichergestellt ist, sollte der Ansatz mit der Vorgabe eines Grenzwerts kombiniert werden. Dieser Grenzwert beträgt derzeit 25 µg PM_{2,5} pro m³ als Jahresmittelwert (JMW), wobei die neue, noch umzusetzende Richtlinie 2024/2881 einen Grenzwert von 10 µg/m³ vorsieht (siehe oben Pkt. 1.2.1).

Aktuelle Daten ergeben eine statistische Reduktion der mittleren Lebenserwartung von 0,057 Jahren bzw. 0,684 Monaten pro 1 µg/m³ PM_{2,5}. Derartige Aussagen sind auf Basis umfassender epidemiologischer Untersuchungen ermittelt worden, wobei bei derartigen Untersuchungen die gesamte Bevölkerung des jeweiligen Untersuchungsraumes umfasst wurde (Säuglinge, Kinder, Schwangere, Junge und Alte, Kranke und Gesunde). Die Ergebnisse und Schlussfolgerungen dieser epidemiologischen Studien sind somit repräsentativ für den „Durchschnittsmenschen“ und nehmen keine Bevölkerungsgruppe explizit aus.

Die höchste Immissionszusatzbelastung für PM_{2,5} wird im gegenständlichen Verfahren am exponiertesten Immissionspunkt im Betrieb mit 0,3 µg/m³ im Jahresmittel angegeben. Eine Zusatzbelastung von 0,3 µg/m³ PM_{2,5}, über ein ganzes Leben einwirkend, führt zu einer Reduktion der statistischen Lebenserwartung um 0,21 Monate.

Da die Lebenserwartung von einer Vielzahl an selbstbestimmbaren und nicht selbstbestimmbaren Einflüssen abhängt, kann die Veränderung eines dieser Einflüsse in einer derartigen Größenordnung als nicht relevant angesehen werden.

Aus medizinischer Sicht ist daher, unter Zugrundelegung einer maximalen Immissionszusatzbelastung von 0,3 µg PM_{2,5} pro m³ und Jahr, die vom gegenständlichen Vorhaben ausgehende Feinstaub – Zusatzbelastung als nicht gesundheitsgefährdend zu beurteilen. Eine epidemiologische Auffälligkeit im Sinne einer Nachweisbarkeit von Erkrankungsfällen ist bei einer Zusatzbelastung in dieser Größe nicht zu erwarten.

Es ist daher aus medizinischer Sicht mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass die Gesamtbelastung (die Summe aus Vorbelastung und Zusatzbelastung) keine anderen Auswirkungen auf die Gesundheit der Anrainer zeigt als die Vorbelastung allein.

Eine projektinduzierte Übersterblichkeit im Projektgebiet aufgrund von PM_{2,5} Feinstaub im Ausmaß von 12-28 Toten, bezogen auf 10 Jahre, ist nicht zu befürchten. Eine der Quellen von PM_{2,5} ist der motorisierte Verkehr, damit tragen auch die umliegenden, aber auch die weiter entfernt liegenden Straßen zur Feinstaubbelastung bei. Die Aussage, dass dem gegenständlichen Projekt eine bestimmte Anzahl von Sterbefällen zuzurechnen sind, ist nicht haltbar.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus dem humanmedizinischen Gerichtsgutachten vom 5.11.2024 (OZ 86) zu Frage 1 samt den Ausführungen des Sachverständigen in der Beschwerdeverhandlung (Verhandlungsschrift vom 25.2.2025 S. 24 ff und Beilage 14) und wurden dort von keiner Partei mehr substantiell bestritten.

Zum Thema „Ultra-Feinstaub“ wird zusätzlich festgestellt:

Ultrafeine Partikel (UFP) sind Partikel mit einem aerodynamischen Durchmesser kleiner als 100 nm (0,1 µm), wobei bei diesen im Unterschied zu PM₁₀ und PM_{2,5} nicht die Gewichtskonzentration (µg/m³), sondern die Anzahlkonzentration je cm³ angeführt wird.

UFP entstehen bei Verbrennungsprozessen (z. B. Verkehr, Raumwärme) oder durch Nukleation von kondensierbaren Gasen. Letztere können wiederum aus Verbrennungsprozessen nach Abkühlen von Gasen stammen, oder durch photochemische Prozesse aus gasförmigen Vorläufersubstanzen gebildet werden.

An verkehrsbelasteten, städtischen Standorten überwiegen Partikel aus Verkehrsemissionen. Im städtischen Hintergrund, aber auch v. a. im regionalen Hintergrund, zeigt sich in den Sommermonaten ein hoher Anteil an

Partikeln aus Nukleation.

Die gemessenen Partikelanzahlkonzentrationen variieren deutlich zwischen ländlichen und verkehrsnahen Standorten. Während am Südpol weniger als 100 Partikel je cm^3 , im Hochgebirge in Europa etwa 400 Partikel, im ländlichen Hintergrund im Flachland etwa 4.000 Partikel und im städtischen Hintergrund 8.000–15.000 Partikel je cm^3 gemessen werden, steigt die Anzahlkonzentration auf mehrere zehntausend an Autobahnen oder an stark befahrenen Straßen in Städten. Messergebnisse liegen z.B. aus Großbritannien seit dem Jahr 2000 vor. Wie auch in der Schweiz zeigt sich an allen dargestellten Stationen ein statistisch signifikanter Rückgang der Konzentrationen. An der höchstbelasteten Station London Marylebone Road hat sich dieser auf ein Viertel reduziert. Der starke Rückgang der UFP an dieser Station von 2007 auf 2008 wird v. a. auf die Einführung von schwefelfreiem Kraftstoff zurückgeführt, zu einem geringen Teil auch auf die beinahe zeitgleiche Einführung einer Umweltzone in London. Die Werte sind auf einem vergleichbaren Niveau wie in der Schweiz.

Messungen ultrafeiner Partikel sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt ausschließlich aus wissenschaftlichem Interesse sinnvoll. Messungen im Nahbereich des gegenständlichen Projekts lassen keine verfahrensrelevanten Aussagen erwarten, da Verbrennungsprozesse, die maßgeblich zur Bildung von UFP beitragen, beim gegenständlichen Projekt eine nur untergeordnete Rolle spielen.

Die vorliegenden Messergebnisse zu UFP sind aus medizinischer Sicht zurzeit nicht sinnvoll interpretierbar und können nur schwerlich mit Aktivitäten aus dem gegenständlichen Projekt in Beziehung gesetzt werden. Im konkreten Verfahren sind aus medizinischer Sicht daher keine Messungen ultrafeiner Partikel erforderlich.

Daraus kann jedoch nicht der Schluss gezogen werden, ultrafeine Partikel würden in der Beurteilung der Auswirkungen des gegenständlichen Verfahrens nicht berücksichtigt. Die Beurteilungsgrundlage des medizinischen Gutachtens sind epidemiologische Studien der letzten Jahre bzw. Jahrzehnte. Diese epidemiologischen Beobachtungsstudien haben die Belastung der Bevölkerung unter realen Umgebungsbedingungen erfasst. Da es sich um reale Umgebungsbedingungen gehandelt hat, enthält bzw. enthielt die Luft, die die Menschen eingeatmet haben, immer auch ultrafeine Partikel, auch wenn diese nicht explizit gemessen wurden bzw. werden. Allfällige, in Relation zu $\text{PM}_{2,5}$ gefundene gesundheitliche Auswirkungen stehen daher mit ultrafeinen Partikeln in Zusammenhang und die Einwirkung ultrafeiner Partikel ist in der Auswirkungsbetrachtung berücksichtigt.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus dem humanmedizinischen Gerichtsgutachten vom 5.11.2024 (OZ 86) zu Frage 5 und wurden von keiner Partei mehr substantiell bestritten.

1.6.2. Gesundheitsgefährdung durch Lärm:

Festgestellt wird:

Unterhalb der Relevanzgrenze von 1,0 dB sind vorhabensbedingte Immissionserhöhungen, die zu Überschreitungen der Grenzwerte gemäß § 6 Abs. 3 führen, im Einzelfall zu beurteilen.

Die Studienlage zur Gesundheitsgefährdung durch Lärm ist uneinheitlich. Zwar werden durchwegs lineare Dosiswirkungskurven angegeben, diese sind im Vergleich der Studien untereinander aber nicht konsistent.

Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass unterschiedliche Dosis-Wirkungsbeziehungen für die Gesundheitsgefährdung vorliegen und eine Veränderung um ein Dezibel ein um 0,28 Prozent erhöhtes Risiko bedingt, kann aus fachlicher Sicht für den konkreten Einzelfall, unter Berücksichtigung der lokalen Verhältnisse (die Begutachtung der betroffenen Wohnobjekte erfolgte im Rahmen mehrerer Lokalausweise vor Ort), das medizinische Irrelevanzkriterium gemäß § 6 Abs. 3 mit + 1,0 dB beibehalten werden.

Aus medizinischer Sicht ist bei einem Anstieg des Straßenverkehrslärmpegels um bis zu 1,0 dB (aufgrund vorhabensbedingter Immissionserhöhungen) keine epidemiologische Auffälligkeit im Sinn des Nachweises einer erhöhten Anzahl an Erkrankungsfällen zu erwarten.

Mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit kann man davon ausgehen, dass der zu erwartende Straßenverkehrslärmgesamtpegel, also die Immission im Nullplanfall plus einer maximalen Erhöhung um 1,0 dB (aufgrund des gegenständlichen Vorhabens), keine anderen Auswirkungen auf die Gesundheit der Anrainer zeigen wird, als die Straßenverkehrslärmimmissionen im Nullplanfall allein erwarten lassen. Zur Einzelfallprüfung in bestimmten Fällen siehe jedoch unten.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus dem humanmedizinischen Gerichtsgutachten vom 5.11.2024 (OZ 86) zu Frage 1 samt den Ausführungen des Sachverständigen in der Beschwerdeverhandlung (Verhandlungsschrift vom 25.2.2025 S. 24 ff und Beilage 14) und wurden dort von keiner Partei mehr substantiell bestritten.

1.6.3. Lärm – Einzelfallbeurteilung:

Festgestellt wird:

Es gibt im gegenständlichen Fall Objekte, bei denen die Grenzwerte für Gesundheitsgefährdung bereits im Nullplanfall überschritten sind und

- > die eine relevante Erhöhung durch das (gegenständliche) Projekt erfahren,
- > die eine Erhöhung durch das (gegenständliche) Projekt erfahren, die aber als nicht relevant zu beurteilen ist.
- > die keine Erhöhung durch das (gegenständliche) Projekt erfahren (± 0),
- > die eine Verbesserung durch das (gegenständliche) Projekt erfahren, wobei die Grenzwerte der Gesundheitsgefährdung aber sowohl im Nullplanfall als auch im Projektplanfall überschritten bleiben, oder
- > die eine Verbesserung durch das (gegenständliche) Projekt erfahren und aufgrund dieser Verbesserung die Grenzwerte der Gesundheitsgefährdung zukünftig nicht mehr überschritten sind.

Gemäß den gesetzlichen Vorgaben gelten in Niederösterreich und Oberösterreich für die Beurteilung der Gesundheitsgefährdung von geschützten Personen durch Straßenverkehrslärm folgende Immissionsgrenzwerte:

Lden = 65,0 dB

Lnicht = 55,0 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.

Nach eingehender Sichtung der Studienlage ist aus fachlicher Sicht festzuhalten, dass die von Betroffenen angegebene Lärmbelästigung keinen linearen Anstieg zeigt. Die Zahl erheblich Belästigter steigt stärker an als der einwirkende Lärmpegel. Daher ist die Anregung des schalltechnischen Sachverständigen als jedenfalls zulässig und zum Schutz der Betroffenen auch als erforderlich anzusehen.

So wird in der WHO-Guideline von 2018 zur "Association between exposure to road traffic noise (Lden) and annoyance (%HA)" ausgeführt, dass bei 60 dB 15,1 % der Befragten hoch belästigt sind, bei 70 dB sind es 28,4 % und bei 80 dB 48,5 %. Zwischen 60 dB und 70 dB beträgt der Unterschied 13,3 Prozentpunkte, zwischen 70 dB und 80 dB sind es 20,1 Prozentpunkte. Damit liegt kein linearer Anstieg vor.

Es wird daher aus humanmedizinischer Sicht folgende zusätzliche Auflage vorgeschlagen:

Wirkt an einem Wohnobjekt ein Lnight von > 60,0 dB bzw. Lden von > 70,0 dB ein und kommt es zu vorhabensbedingten Immissionserhöhungen von > 0,4 dB ist der Einbau von Schalldämmlüftern und gegebenenfalls der Austausch bestehender Fenster und Türen gegen Schallschutzfenster und -türen in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren, zu prüfen.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus dem humanmedizinischen Gerichtsgutachten vom 5.11.2024 (OZ 86) zu Frage 2 und 7 samt den Ausführungen des Sachverständigen in der Beschwerdeverhandlung (Verhandlungsschrift vom 25.2.2025 S. 28) und wurden dort von keiner Partei mehr substantiell bestritten.

Dazu wird noch festgestellt:

Der Auflagenvorschlag betrifft jene Situationen mit vorhabensbedingter Immissionserhöhung, bei denen nach den Landesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnungen eine Einzelfallbeurteilung vorgeschrieben ist.

Der Auflagenvorschlag limitiert die vorhabensbedingten Immissionserhöhungen und damit die vorhabensbedingten zusätzlichen Straßenverkehrslärmanteile für diese Situationen mit hoher Belastung.

Das konkrete Auslösen der Regelung ist sowohl für den Planfall 2035-1 als auch 2028-1 aus den Immissionstabellen der schalltechnischen Unterlagen ersichtlich und überprüfbar.

Dies ergibt sich schlüssig und nachvollziehbar aus den Aussagen des schalltechnischen Gerichts-Sachverständigen in der Beschwerdeverhandlung am 25.2.2025 (Beilage 13, Folie 13).

Weiters wird zur Berechnungsmethode festgestellt:

Der zentrale Regelungsinhalt der von Beschwerdeführern angezogenen Richtlinie (EU) 2020/367 vom 4.3.2020 zur Änderung des Anhangs III der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Festlegung von Methoden zur Bewertung der gesundheitsschädlichen Auswirkungen von Umgebungslärm ist aufzuzeigen, in welchem Zusammenhang die Umgebungslärmbelastung und der Anteil an Menschen mit gesundheitlichen Auswirkungen, hervorgerufen durch Umgebungslärm, stehen, wobei es unter Berücksichtigung der § 2 und 6 Bundes-LärmV ersichtlich ist, dass es nicht allein auf die in der Lärmkarte dargestellten Lden und Lnight Werte ankommt. Liegt eine besondere Schalldämmung vor, gehen höhere Pegelwerte an der Fassade nicht automatisch mit gesundheitsschädlichen Einwirkungen einher.

Dies ergibt sich schlüssig und nachvollziehbar aus dem humanmedizinischen Gerichtsgutachten vom 5.11.2024 (OZ 86) zu Frage 2.

1.6.4. Empfindlichkeit von Kindern:

Festgestellt wird:

Aus fachlicher Sicht festzuhalten sind keine eigenen (niedrigeren) Grenz- bzw. Richtwerte für Straßenlärm für Kinder erforderlich. Die gewählte Vorgehensweise im gegenständlichen Fall ist jedenfalls in der Lage, allfällige negative Effekte von Lärm auf Kinder zu vermeiden.

Hinzuweisen ist auch auf den gem. NÖ Landesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung und Oö. Landesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung gleichlautenden Schutzmaßstab gem. § 5 der Verordnungen: „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.“

Ebensowenig sind andere (niedrigere) Grenz- bzw. Richtwerte für Luftschadstoffe bei Kindern erforderlich. Die gewählte Vorgehensweise im gegenständlichen Fall ist jedenfalls in der Lage, allfällige negative Effekte von Luftschadstoffimmissionen auf Kinder zu erkennen. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass bei der Beurteilung der Gesundheitsgefährdung, deren Art und Nachhaltigkeit über eine bloße Belästigung hinausgeht, eine Durchschnittsbetrachtung (durchschnittlich gesunde Erwachsene und Kinder) vorzunehmen ist.

Dies ergibt sich schlüssig und nachvollziehbar aus dem humanmedizinischen Gerichtsgutachten vom 5.11.2024 (OZ 86) zu Frage 3.

1.6.5. Stöckler-Kreuzung:

Festgestellt wird:

Bei einigen Objekten an der sog. „Stöcklerkreuzung“, und zwar Wiener Str. 2, 4, 5 und 7, sind aufgrund des Vorhaben Lärmschutzmaßnahmen erforderlich und auch vorgesehen.

Dies ergibt sich schlüssig und nachvollziehbar aus dem humanmedizinischen Gerichtsgutachten vom 5.11.2024 (OZ 86) zu Frage 4.

1.6.6. Notwendigkeit eines höheren Lärmschutzstandards:

Festgestellt wird:

Die nach den anzuwendenden Landesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnungen geltenden Grenzwerte für eine Gesundheitsgefährdung von 65 dB Lden und 55 dB Night nehmen Bezug auf die Grenzwerte, wie sie in der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung zu finden sind, die wiederum auf einem Gutachten zweier Professoren aufbauen. Die in diesem Gutachten zu findenden Schlussfolgerungen und Grundlagen besitzen auch heute noch Gültigkeit.

Dabei ist jedenfalls festzuhalten, dass der Beurteilungsmaßstab von großer Bedeutung ist, wonach die Gesundheitsgefährdung und die unzumutbare Belästigung danach zu beurteilen sind, wie sich die Schallimmissionen auf ein gesundes, normal empfindendes Kind und auf einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen auswirken.

Der von Einwendern geforderte Wert der WHO von 59,3 dB ist im gegenständlichen Verfahren aus fachlicher Sicht nicht als Grenzwert für die Gesundheitsgefährdung heranzuziehen.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus dem humanmedizinischen Gerichtsgutachten vom 5.11.2024 (OZ 86) zu Frage 7 und wurden von keiner Partei mehr substantiell bestritten.

1.6.7. Zur „Betriebsphase I“:

Festgestellt wird:

Nach Prüfung der erst im Beschwerdeverfahren vorgelegten Unterlagen zur „Betriebsphase I“ ist festzustellen, dass auch in dieser Phase

1. unter Zugrundelegung einer maximalen Immissionszusatzbelastung von 0,3 µg PM2,5 pro m³ und Jahr die vom gegenständlichen Vorhaben ausgehende Feinstaub – Zusatzbelastung als nicht gesundheitsgefährdend zu beurteilen ist. Eine epidemiologische Auffälligkeit im Sinne einer Nachweisbarkeit von Erkrankungsfällen ist bei einer Zusatzbelastung in dieser Größe nicht zu erwarten. Es ist daher aus medizinischer Sicht mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass die Gesamtbelastung (die Summe aus Vorbelastung und Zusatzbelastung) keine anderen Auswirkungen auf die Gesundheit der Anrainer zeigt als die Vorbelastung allein;
2. die vom gegenständlichen Vorhaben ausgehende Stickstoffdioxid – Zusatzbelastung nicht gesundheitsgefährdend ist. Eine epidemiologische Auffälligkeit im Sinne einer Nachweisbarkeit von Erkrankungsfällen ist bei Zusatzbelastungen in dieser Größe nicht zu erwarten. Es ist daher aus medizinischer Sicht mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass die Gesamtbelastung (die Summe aus Vorbelastung und Zusatzbelastung) keine anderen Auswirkungen auf die Gesundheit der Anrainer zeigt als die Vorbelastung allein;
3. die für gem. Lärm-Immissionsschutzverordnungen Betroffenen durch die projektgemäß vorgesehenen Maßnahmen und die zusätzliche Auflage nach Einzelfallbeurteilung gem. Pkt. 1.6.3. auch für diese Betriebsphase ausreichend Vorsorge gegen Lärm getroffen ist.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus dem humanmedizinischen Ergänzungsgutachten vom 20.11.2024 (OZ 94) und wurden von keiner Partei mehr substantiell bestritten.

1.7. Liegenschaftsnutzung, Eigentum:

Festgestellt wird:

Dauernde Flächendurchschneidungen landwirtschaftlicher Nutzflächen sind nur in geringem Ausmaß gegeben, da große Teile des Projektes am Bestand, wo es nur im Randbereich bestehender Verkehrswege zu zusätzlichen Flächenbeanspruchungen kommt, ausgeführt werden. In Niederösterreich kommt es in Folge Neutrassierung zu Durchschneidungen im Bereich zwischen Donau und Knoten XXXX. Ebenso kommt es in Oberösterreich zwischen Donau und Knoten B3 zu Durchschneidungen von Ackerflächen in Folge Neutrassierung dieses Abschnittes. Die Erschließung der Restflächen in der Betriebsphase ist in beiden Neubauabschnitten durch Begleitwege gesichert.

Die Erreichbarkeit der landwirtschaftlich genutzten Flächen ist zu jedem Zeitpunkt gewährleistet. Relevante Behinderungen der Flächenbewirtschaftung und im landwirtschaftlichen Wegenetz sind nicht zu erwarten.

Auf Grund des überwiegenden Ausbaus am Bestand ist die Beeinflussung in Folge Zerschneidung der Landschaft/Barrierewirkung gering. Die vom Projektwerber gemachte Zusage, dass die Erreichbarkeit der landwirtschaftlich genutzten Flächen zu jedem Zeitpunkt gewährleistet sein wird, ist ausreichend.

Dies ergibt sich schlüssig und nachvollziehbar aus dem behördlichen Teilgutachten Agrartechnik und Boden vom 6.7.2023 sowie aus S. 31 ff der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen. Die allgemeinen Beschwerdebehauptungen, es komme zu einer Erschwerung der Bewirtschaftung und die diesbezüglichen Einwendungen würden aufrecht erhalten, treten diesen Ausführungen nicht in schlüssiger Weise und schon gar nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegen.

Festgestellt wird weiters:

Im Bereich der bis dato geschlossenen Waldflächen entstehen, bedingt durch den notwendigen Trassenaufrieb, neue Bestandesränder mit zum Teil unterschiedlicher Exposition. Vor allem west- bzw. ostexponierte Bestandesränder können Angriffsflächen für Windwurfereignisse darstellen. Der rasche Aufbau von gestuften Bestandesrändern unter Verwendung von standort-angepassten Sträuchern wird mittelfristig eine Verbesserung der Situation herbeiführen. Einzelwürfe sind aber vor allem in den ersten fünf bis zehn Jahren nicht völlig auszuschließen. Windwurfschäden, die in etwa bis in einer Tiefe des eineinhalbfachen gesetzlich verankerten Deckungsschutzes, das wären 60 m, auftreten können, sind zumindest theoretisch ursächlich dem Trassenaufrieb zuzurechnen und wären privatrechtlich abzugelten.

Vor allem an den südexponierten Trassenrändern sind aufgrund der neuen Bestandesränder Randschäden theoretisch möglich. Rindenschäden sind im Regelfall bei sehr dünnborkigen Baumarten wie Ahorn oder Pappeln zu erwarten. Aufgrund der vorkommenden Baumarten sind Rindenschäden nicht völlig auszuschließen. Allfällige lokale Veränderungen des Bodenwasserhaushaltes (Aushagerung) durch verstärkte Untersonnung sind von temporärem Charakter und gerade auf Austandorten nicht zu erwarten. Es ist davon auszugehen, dass durch den Einfluss des Seitenlichtes eine verstärkte Entwicklung der krautigen Bodenvegetation bzw. die Bildung von Wasserreisern an Bäumen eintreten wird, sodass die Effekte der Aushagerung vernachlässigbar sind.

Die Zerschneidungseffekte des forstlichen Wegenetzes können durch die Wiederherstellung der wichtigsten Wirtschaftswegrelationen weitgehend in der Betriebsphase kompensiert werden. Während der Bauphase ist eine Erschwerung der forstlichen Bewirtschaftung nicht völlig auszuschließen. Als Restbelastung werden zum Teil geringfügig längere Bringungsdistanzen auftreten. Die Erschließung der entstehenden Restwaldkomplexe ist nur über die Errichtung neuer Zu- bzw. Abfahrten möglich.

Die Ausbildung gestufter, strauchreicher Waldsäume im Bereich der neu entstehenden Schlagfronten wird erst mittel- bis langfristig wirksam werden. Vor allem in den ersten fünf bis zehn Jahren sind Randschäden nicht auszuschließen.

Dies ergibt sich schlüssig und nachvollziehbar aus dem behördlichen Teilgutachten Forst- und Jagökologie vom 18.7.2023 sowie aus S. 118 ff der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen. Die allgemeinen Beschwerdebehauptungen, es komme zu einer Erschwerung der Bewirtschaftung und die diesbezüglichen Einwendungen würden aufrechterhalten, treten diesen Ausführungen nicht in schlüssiger Weise und schon gar nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegen.

1.8. Boden und Fläche:

Festgestellt wird:

Durch das Vorhaben ergeben sich in der Bauphase für das Schutzgut Fläche und Boden Auswirkungen durch temporäre Flächeninanspruchnahme (Bodenüberprägungen) wie z.B. Baustelleneinrichtungsflächen und Baubereiche und damit verbundene Verdichtungen der Böden. In der Bauphase kommt es zu Verdichtungen der temporär beanspruchten Böden. Die durchschnittliche Dauer der relevanten Eingriffe beträgt drei Jahre. In Summe beansprucht das Vorhaben in der Bauphase etwa 10 ha an Grundfläche. Auswirkungen durch

Schadstoffeinträge sind aufgrund der überwiegend irrelevanten Zusatzbelastungen, den getroffenen Maßnahmen zur Immissionsvermeidung (Vorhabensbestandteil) und der lediglich temporären Wirkung sowie aufgrund des vorhandenen hohen Puffer- und Filterpotentials der Böden nicht relevant.

Die beurteilungsrelevanten Auswirkungen durch das Vorhaben in der Betriebsphase ergeben sich für das Schutzgut Fläche und Boden durch die dauerhafte Flächeninanspruchnahme durch Bodenversiegelung und Bodenüberprägung durch unversiegelte Flächenmanipulation. Verluste durch Versiegelung erfolgen durch Fahrbahn, Geh-/Radweg, Pfeiler/Stütze und Widerlager. Bodenüberprägung durch Bodenbeanspruchungen erfolgt u.a. durch Begleitwege, Brücken, Dämme und Einschnitte und Gewässerschutzanlagen (GSA). Diese werden nicht dauerhaft versiegelt, jedoch kommt es zu Änderungen der Bodenbeschaffenheit. In Summe beansprucht das Vorhaben in der Betriebsphase etwa 18,5 ha an Grundfläche. Bezogen auf den Gesamtflächenbedarf des Vorhabens in der Betriebsphase von ~18,48 ha werden nur 4,37 ha also etwa 24% als versiegelte Fläche der Funktionserfüllung der Böden komplett entzogen.

Die Möglichkeiten, Maßnahmen gegen Bodenbedarf und Bodenüberprägung zu setzen sind nur beschränkt gegeben. Durch das Vorhaben werden vielfach bereits versiegelte Flächen im Bereich der Siedlungs- und Industriegebiete, sowie Verkehrsflächen beansprucht, deren weitere Überbauung für das Schutzgut Boden keine Relevanz hat.

Zur Minimierung der Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Fläche sind im Projekt folgende Maßnahmen vorgesehen:

Allgemein:

- Umsetzung der Variante mit dem geringsten Flächenverbrauch.
- Verminderung des Bedarfs an Fläche und Boden durch weitgehende Nutzung von bestehender Infrastruktur bzw. Nutzung der bestehenden Umfahrung XXXX .
- Verzicht auf den vierspurigen Ausbau der Umfahrung XXXX zwischen Knoten XXXX und Knoten XXXX .

Bauphase:

- Im Zuge der Baustelleneinrichtung erfolgt die Sicherstellung eines wirkungsvollen und nachhaltigen Bodenschutzes. Hierbei wird auf eine flächensparende Baustelleneinrichtung durch Verzicht auf unnötige Verdichtungen sowie auf eine flächensparende Lagerung der Baustoffe geachtet
- Ordnungsgemäßer Abzug des Mutterbodens und getrennte Lagerung zum Unterbodenmaterial
- Basierend auf der Bodenstrategie der EU ist konkret geplant, Oberbodenhorizonte, welche gemäß Richtlinie für eine sachgerechte Bodenrekultivierung geeignet sind, im Projektgebiet zu verwerten
- Zeitweilige Lagerung des Bodenaushubs: Der Oberboden wird in Mieten solcher Höhe und Breite gelagert, dass das Bodenleben nicht abstirbt. Die Mieten werden gegen Erosion und Abschwemmung hinreichend gesichert. Der Oberboden wird zum Schutz vor Verunkrautung mit einer geeigneten Kultur begrünt
- Die Rekultivierung temporär genutzter Böden erfolgt unter Beachtung der Richtlinie für sachgerechte Bodenrekultivierung land- und forstwirtschaftlich genutzter Flächen und wird an das jeweilige Rekultivierungsziel angepasst.
- Eine bodenkundliche Bauaufsicht überwacht die fachgerechte Umsetzung der geplanten Maßnahmen
- Die Lagerung von bzw. Manipulation mit wassergefährdenden Stoffen erfolgt nur in Bereichen, in denen auf Grund der topografischen Gegebenheiten sichergestellt ist, dass diese Stoffe nicht in die angrenzenden Gewässer gelangen können.

Betriebsphase:

- Um das Ausmaß der Bodenneuversiegelung möglichst zu reduzieren, ist vorgesehen, dass untergeordnete Begleitwege nicht versiegelt werden, sondern mit geschotterter Oberfläche ausgeführt werden.

Die Flächenbeanspruchung landwirtschaftlicher Nutzflächen ist in Ansehung der im Untersuchungsraum landwirtschaftlich genutzten Flächen sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase als gering zu bezeichnen. Dies insbesondere auch deshalb, weil ca. 1,5 ha der betroffenen kartierten, unverbauten, aktuell landwirtschaftlich genutzten Böden im Eingriffsabschnitt Knoten XXXX bis Knoten B1 bereits als Betriebs- und Industriegebiet gewidmet sind und ca. 0,67 ha als Reserveflächen im ÖEK der Gemeinde XXXX verzeichnet sind. Das Erfordernis, die Flächenbeanspruchung und die Versiegelung bisher landwirtschaftlich genutzter Böden so gering als möglich zu halten, ist durch die eingereichte Variante erfüllt. Um die zu erwartenden negativen Folgen für vorübergehend in der Bauphase beanspruchte landwirtschaftlich genutzte Böden zu verringern, sind in der UVE für die Projektumsetzung geeignete Maßnahmen vorgesehen.

Die Wirksamkeit der vom Projektwerber vorgesehenen Maßnahmen und Vorkehrungen ist bei konsequenter Umsetzung dieser Maßnahmen als relevant einzuschätzen. Durch die Vorschreibung der Einhaltung der ÖNORM L1211 in den angefochtenen Bescheiden wird gesichert, dass der Umgang mit vorübergehend beanspruchten Böden dem Stand der Technik entspricht.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus dem behördlichen Teilgutachten Agrartechnik und Boden vom 6.7.2023, und aus dem behördlichen Teilgutachten Forst- und Jagökologie vom 18.7.2023. Die allgemeinen Beschwerdebehauptungen, es komme zu einer Erschwerung der Bewirtschaftung und die diesbezüglichen Einwendungen würden aufrechterhalten, treten diesen Ausführungen nicht in schlüssiger Weise und schon gar nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegen.

Weiters wird festgestellt:

Zur Beantwortung der Frage, ob das Vorhaben Neue Donaubrücke Mauthausen aufgrund der besseren Erreichbarkeit voraussichtlich mittelbare Umweltauswirkungen im Raum, ins-besondere Flächenbeanspruchung, nach sich ziehen wird, war zu prüfen, welche Betriebsgebietsentwicklungen als Grundlage für die Prognose 2035 berücksichtigt wurden.

Gemäß den Einreichunterlagen wurden sowohl in den Nullplanfällen als auch in den Maßnahmenplanfällen 2035 dieselben Betriebsgebietsentwicklungen berücksichtigt. In Bezug auf die zahlenmäßigen Angaben in Oberösterreich und in Niederösterreich wird deren Plausibilität anhand der Digitalen Raum-Informationssysteme der Länder (DORIS, NÖ Atlas) und ergänzender Recherchen festgestellt. In den betrachteten Gemeinden im unmittelbaren Einzugsbereich der neuen Donaubrücke Mauthausen in Niederösterreich wurden sowohl gewidmete Baulandreserven als auch Potenzialflächen gemäß den rechtskräftigen Örtlichen Entwicklungskonzepten berücksichtigt. Insgesamt ist festzustellen, dass die angenommenen Flächen die absehbare räumliche Entwicklung bis zum angenommenen Prognosehorizont abdecken.

Für Oberösterreich wurden - abgesehen vom Bereich des Ennschafens - keine flächenbezogenen Annahmen getroffen, sondern sogenannte nachfrageseitige Entwicklungen (Bevölkerung, Wirtschaftsstatistiken, Trendprognosen udgl.) berücksichtigt. Die Plausibilitätsprüfung hat gezeigt, dass die an Mauthausen angrenzenden Gemeinden eine interkommunal bzw. regional abgestimmte Betriebsgebietsentwicklung (WIPA Powerregion Enns-Steyr, WIPA Perg-Machland) betreiben. Größere unbebaute Flächen oder Potenzialflächen im Einzugsbereich der neuen Donaubrücke Mauthausen, die eine starke Verkehrserzeugung über die angenommene nachfrageseitige Entwicklung hinaus vermuten lassen, wurden weder in Mauthausen noch in den angrenzenden Regionen mit interkommunaler Raumentwicklung festgestellt.

Die neue Donaubrücke ist nicht als Widmungsvoraussetzung für Betriebsbauland festgelegt. Da keine neuen Verkehrsrelationen und Erschließungsvoraussetzungen geschaffen werden, wird das Potenzial für projektbedingte raumstrukturelle Veränderungen (insbesondere Flächenbeanspruchung) als gering beurteilt.

Die projektunabhängige Abschätzung von räumlichen und verkehrlichen Entwicklungen (allgemeines Verkehrswachstum und verortete Betriebsgebietsentwicklungen) für Null- und Maßnahmenplanfälle ist somit plausibel und nachvollziehbar.

Das Vorhaben hat somit im Vergleich zu den Nullplanfällen nur geringe mittelbare Auswirkungen durch Flächeninanspruchnahme. Darüber hinaus ist auf die steuernde Wirkung der Raumordnung in den jeweiligen Kompetenzbereichen der Länder und Gemeinden zu verweisen.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus dem Gerichtsgutachten zum Thema Raumordnung und Landschaftsbild vom 18.10.2024, OZ 81, zu Frage 1. Sie wurden von keiner Partei mehr in begründet Zweifel gezogen.

1.9. Wasser:

1.9.1. Hochwasser:

Festgestellt wird:

Eine zusätzliche Betrachtung möglicher zukünftiger Szenarien hinsichtlich Klimawandel würde vergleichbare Auswirkungen für den Ist- als auch Plan-Zustand ergeben. Die Hochwasserspiegellagen haben sich durch Veränderung der Abflussverhältnisse und der Stromsohle für den Bereich Mauthausen im Vergleich zu den letzten Jahren eher reduziert. Die Auswirkung möglicher Retentionsverluste, die sich auf die unmittelbare Trasse beziehen, wurden mittels hydrodynamischer Modellierung und dem Vergleich der simulierten Durchflussganglinien ermittelt. Auf Basis der Ergebnisse sind keine negativen Auswirkungen auf den Hochwasserscheitel bei HQ30 oder HQ100 zu erwarten. Die Ergebnisse und Wasserspiegellagenänderungen für einzelne Flächen im bestehenden Hochwasserabflussgebiet und an den Hochwasseranschlagslinien werden im Projekt dargestellt und berücksichtigen sowohl die Retention als auch die Veränderung durch die geplante Trassenführung.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus den Aussagen des behördlichen Gutachters für Hydrologie und Hochwasserschutz im behördlichen Verfahren (Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen, Anhang zur zusammenfassenden Bewertung, S. 25). Dem wurde in den Beschwerden nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten.

Festgestellt wird weiters:

Eine direkte Beeinflussung von Oberflächengewässern durch das Vorhaben ist außerhalb des Hochwasserabflussbereichs nur im unmittelbaren Flussschlauch, durch die beiden Strompfeiler und deren

Rückstau gegeben. Die unmittelbar auftretende Abflussreduktion wird durch die linksufrige Aufweitung und Ufersicherung fast vollständig kompensiert. Zusätzlich wird in der Bauphase durch die zeitlich getrennte Errichtung der Spundwandkästen eine weitere hydraulische Belastung vermieden und in abflussärmeren Monaten mit dem Bau begonnen.

Die Linienführung wurde so gewählt, dass die Trasse parallel zum Donauufer auf einem Damm geführt wird und dann mittels Durchlässen und Brückenpfeilern die Querung des Hauptstromes erfolgt. Durch die Wahl der Trassenführung wird im Hauptstrom der Donau der Abfluss kaum beeinflusst und im Bereich der Hochwasser-Schutzanlagen sind aufgrund des ausreichenden Freibords keine signifikanten Änderungen ersichtlich.

In der Betriebsphase reichen die Änderungen der Wasserspiegellagen bei HQ30 stromaufwärts der geplanten Brücke bis Strom-km 2114,3 und stromabwärts bis 2109,3 zwischen 0,01 m-0,02 m und lokal bedingt bei bis zu 0,04 m im Flussschlauch. Durch die Abflussveränderungen im Vorland kommt es in bereits bestehenden Überflutungsbereichen und hydraulisch bedingt insbesondere im unmittelbaren Projektbereich zu Wasserspiegeländerungen von -0,10 m – 0,12 m zwischen dem Vorhaben und dem linksufrigen Donaubereich.

Durch Eintiefungen des Donautromschlauches liegen im Vergleich zu früheren Berechnungen für den Hochwasserschutz und den offiziellen Angaben in der KWD 2010 die Hochwasserspiegellagen für ein HQ100 um bis zu 30 cm unter den aktuellen hydraulischen Berechnungen.

Für den Bereich des Unterlaufes des Marbachs, der mitsamt 10 Objekten im Ist-Zustand bei 30- und 100-jährlichen Hochwasserereignissen in etwa 1 m-1,5 m eingestaut wird, zeigen die Vergleiche mit dem Bestand maximale Wasserspiegelerhöhungen von +1 cm bis zu 2 cm. Die Anschlaglinien bleiben in etwa gleich und es sind keine zusätzlichen Objekte oder Gebäudeteile betroffen. Bei den Hochwasserschutzanlagen im Bereich Mauthausen und dem linken (nördlichen) Donaudamm verbleibt durch die Änderungen der Wasserspiegellagen von 1-2 cm ein Freibord von 0,54 m – über 1,00 m (Mauthausen) und 0,6-2,0 m im Bereich des linken (nördlichen) Donaudamms. Für die Bereich Albing und Ennskanal ergeben sich vorhabenbedingt 1 cm (HQ30) und 2 cm (HQ100) höhere Spiegellagen im Bereich von land- und forstwirtschaftlich gewidmeten Grundstücken, die im Hochwasserfall bei einem HQ30 ca. 75 cm (HW100 ca. 1,15 m) eingestaut werden und für Wohnwagen oder ähnliches genutzt werden. Die bestehende Umfahrung XXXX wird im Bestand bei einem HQ100 mit etwa 1,3 m eingestaut und vorhabenbedingt mit 1-2 cm zusätzlicher Wasserspiegellagenerhöhung beaufschlagt. Im Bereich Unterlauf der Enns und Gewerbegebiet bzw. Hafen Enns sind die Wasserspiegellagenänderungen mit 1 cm bei HQ30 und bis zu 2 cm bei HQ100 anzugeben.

Relevante Fließgeschwindigkeitsänderungen werden durch das geplante Vorhaben nur im unmittelbaren Projektbereich, vor allem im Flussschlauch direkt im zentralen Brückenfeld und erwartungsgemäß an der linksufrigen Uferaufweitung, erwartet. Eine mögliche Auswirkung auf die Retention wird auf Basis von simulierten Durchflussganglinienvergleichen widerlegt. Es sind daher keine Auswirkungen auf die Hochwasserabflusspitze (bei HQ30 und HQ100) für Unterlieger zu erwarten.

In der Bauphase liegen die ermittelten Wasserspiegellagen bei auftretenden Hochwasserereignissen um 1 bis maximal 4 cm, im unmittelbaren Pfeilerbereich, über den Spiegellagen der Betriebsphase. Die Auswirkungen in der Bauphase sind somit in geringem Ausmaß höher, aber sind zeitlich auf die ersten zwei Baujahre begrenzt. Die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen durch den Projektwerber werden als vorausschauend und positiv bewertet. In der Bauphase werden sowohl Sicherungsmaßnahmen vor Hochwasser und die Reduktion der Einrichtungen im Hochwasserabflussbereich auf ein Minimum beschränkt und es wird ein Hochwasseralarmplan vorsorglich verfasst. Die für den Betrieb getroffenen Maßnahmen sind neben der strömungsgünstigen Ausführung der Brückenpfeiler und der linksufrigen Aufweitung der Donau zur Erweiterung des Abflussquerschnitts auch noch der sohlgleiche Kolkchutz der Pfeiler mit bestehender Flusssohle.

Das Projekt, soweit es hydrologische Belange betrifft, entspricht dem Stand der Technik sowie den zugrundeliegenden Gesetzen und Normen. Es werden weder Eigentum oder sonstige dingliche Rechte Dritter zusätzlich gefährdet.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus den Aussagen des behördlichen Gutachters für Hydrologie und Hochwasserschutz im behördlichen Verfahren (Zusammenfassende Bewertung, S. 25 ff). Dem wurde in den Beschwerden nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten.

Festgestellt wird weiters:

Das Vorhaben ist so ausgeführt, dass selbst durch stark ansteigende Kennwerte und Annahmen von Worts-Case-Szenarien im Klimawandel damit einhergehende Veränderungen in der Hochwasserstatistik trotzdem das Projekt bzw. die Anlage selbst weiterhin HQ-100-sicher ausgeführt sein wird. Die bestehende Trasse und die Anbindung an die Bestandsbrücke unter dem Kreisverkehr im Bereich der Umfahrung XXXX liegt bereits im HQ-30-Abflussbereich und ist sowohl vor dem Projekt als auch nach der Fertigstellung des Projekts im Hochwasserabflussbereich.

Dies erfließt schlüssig und nachvollziehbar aus den Aussagen des auch vom Gericht bestellten behördlichen Gutachters für Hydrologie und Hochwasserschutz in der Beschwerdeverhandlung vom 24.2.2025 (Verhandlungsschrift S. 6); dem wurde von den Beschwerdeführern nicht mehr auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten.

Festgestellt wird weiters:

Die wasserdichte Wanne der Unterführung XXXX reicht lediglich bei erhöhten und hohen Grundwasserständen bis ins Grundwasser. Da allerdings die unter der Wanne bis zum Grundwasserstauer verbleibende Grundwassermächtigkeit mehr als 10 m beträgt, besteht keine Gefahr, dass der Grundwasserstrom abgeschnitten wird bzw. es dadurch zur Aus-trocknung von Waldflächen kommt. Bei mittleren und niederen Grundwasserständen kann das Grundwasser ungehindert unter der Wanne durchfließen.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus den Aussagen des behördlichen Gutachters für Hydrologie und Hochwasserschutz im behördlichen Verfahren (Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen, Anhang zur zusammenfassenden Bewertung, S. 22). Dem wurde in den Beschwerden nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten.

1.9.2: Gewässerökologie:

Festgestellt wird:

Der Huchen ist in Ennskanal und Donau im Projektgebiet nur vereinzelt und besatzgestützt vorgekommen. Die Hauptursachen für die Gefährdung der Huchenbestände liegen gemäß dem Stand des Wissens in einer Kombination hydromorphologischer Belastungen mit klimawandelbedingten Veränderungen und erhöhtem Prädatorendruck.

Die Ökotoxizität von 6PPD und seiner Abbauprodukte und die Vorhabenswirkung ist im Kontext des Standes der Technik und der Wissenschaften aus gewässerökologischer Sicht immissionsseitig folgendermaßen zu beurteilen:

6PPD-Chinon ist in den Qualitätszielverordnungen nicht geregelt. Durch die zufolge des Vorhabens zusätzlich erwartbare Belastung mit 6PPD-Chinon ist mit Bezug auf die Einhaltung einschlägiger Umweltqualitätsnormen keine Verschlechterung des Zustandes der Oberflächengewässer festzustellen. Ein Fischsterben aufgrund des Eintrags toxischer Nanopartikel aus dem Reifenabrieb wurde in Europa bisher nicht beobachtet. Zwar scheint es wahrscheinlich, dass auch europäische Vertreter der Salmonidae empfindlich auf 6PPD-Chinon reagieren, betreffend die Ökotoxizität von Mikro- bzw. Nanoplastik ist generell jedoch noch wenig bekannt. Aufgrund der im Vergleich zum Einzugsgebiet der Enns bzw. der Donau geringen vorhabensbedingten Zusatzbelastung und der Verdünnungskapazität der Vorfluter ist nicht mit einer akut toxischen Wirkung des Eintrags von 6PPD-Chinon auf Wasserorganismen zu rechnen. Allerdings wird in der aktuellen Literatur mehrfach dringender Forschungsbedarf aufgezeigt. Insbesondere die Erfassung von Immissionsbelastungen gestaltet sich methodisch schwierig. Ein allgemein anerkannter analytischer Standard steht derzeit nicht zur Verfügung. Die wissenschaftlichen Empfehlungen gehen daher in Richtung einer Regulierung der Inverkehrbringung. Eine europäische Regulierung von gezielt eingesetztem Mikroplastik innerhalb der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 (REACH Verordnung) wird seitens der EU-Kommission vorgeschlagen. Eine Regulierung der Freisetzung von nicht intendiertem Mikroplastik (z. B. aus Reifen) soll geprüft werden.

Die Risikobewertung der ECHA lässt keine direkte Schlussfolgerung auf eine Gefährdung von Wasserorganismen in Ennskanal oder Donau zu und ändert nichts an der bereits getroffenen immissionsseitigen Beurteilung der vorhabensbedingten Gewässergefährdung. Sehr wohl jedoch zeichnen sich eine Harmonisierung der Risikoeinstufung und Kennzeichnungspflicht im EU-Raum ab, die auf Vorschlag Österreichs zur effektiven Umsetzung und Weiterentwicklung der Regulierung sowie als Grundlage für weitere Risikominimierungsmaßnahmen dient.

Der österreichische Aktionsplan Mikroplastik 2022 – 2025 (BMK 2022) sieht den Reifenabrieb als eine der größten Quellen von Mikroplastik. Zur Stärkung der Datenlage hat das Umweltbundesamt erfolgreich eine Methode zur Quantifizierung des Reifenabriebs und auch der Reifenadditive, den PPDs, entwickelt und gehört damit zu den wenigen Laboren in Europa, die diese Methoden beherrschen. Um das Auftreten von PPDs und ihren Derivaten in der Umwelt untersuchen zu können, wurde im Umweltbundesamt-Labor eine Methode zum Nachweis und zur Quantifizierung der PPDs und deren Transformationsprodukte im ng/l (ppt) Bereich für wässrige Proben (Straßenablauf, Regenwasser, Oberflächenwasser etc.) entwickelt.

PPDs wurden in österreichischen Oberflächengewässern fast nie gefunden. In Straßenabläufen konnten IPPD, 6PPD und 6PPD-Quinon nachgewiesen werden. Mit Stand Juni 2024 wurden nur Zuläufe zu Kläranlagen untersucht, hier konnte v.a. das 6PPD-Quinon nachgewiesen werden. Gemeinsam mit der ASFINAG werden Gewässerschutzanlagen im Zu- und Ablauf auf Mikroplastik, Reifenabrieb und Reifenadditive analysiert. Endergebnisse dazu werden 2025 vorliegen.

Bei Berücksichtigung der Vorschläge in der Umweltgesetzgebung ist mit einer Reduktion der Emissionen europaweit und auch in den Einzugsgebieten des Ennskanals und der Donau bei Mauthausen zu rechnen. Es wird jedoch nochmals darauf verwiesen, dass:

- derzeit keine Umweltqualitätsnorm betreffend die Immissionskonzentrationen von 6PPD oder seiner Abbauprodukte, insbesondere 6PPD-Chinon in Oberflächengewässern in der österreichischen oder EU-Gesetzgebung vorgegeben ist

und

- dass laut aktuellen Messungen des Umweltbundesamtes PPDs in österreichischen Oberflächengewässern fast nie nachgewiesen wurden.

Die immissionsseitige Nachweisbarkeit von 6PPD und 6PPD-Chinon ist daher nach dem Stand des Wissens in österreichischen Fließgewässern de facto nicht gegeben. Die Vorbelastungen aus den Einzugsgebieten sind in der Immissionsbetrachtung um ein Vielfaches höher anzusetzen, als die Zusatzbelastung durch das Vorhaben.

Zudem erfolgt die Einleitung der Straßenabwässer des Vorhabens nach Vorreinigung in der Gewässerschutzanlage, wodurch, wie aktuelle Forschungsergebnisse aus Nordamerika zeigen, eine deutliche Reduktion der Einleitkonzentrationen anzunehmen ist. Dort konnte bereits emissionsseitig eine toxische Belastung des Vorfluters ausgeschlossen werden.

Nicht-Salmonidae unter den Fischen, Mollusken und Krebstiere sowie die Eintagsfliege Hexagenia (Ephemera-Verwandte) zeigen höhere Toleranzen gegenüber 6PPD-Chinon als Salmonidae. Aber auch die Empfindlichkeit der Salmonidae scheint artspezifisch und unterschiedlich bezogen auf die Entwicklungsstadien. Bachsaibling, Regenbogenforelle und Bachforelle weisen LC50 Konzentrationen von 6PPD-Chinon weit über jenen des Silberlachs auf. Der Huchen wurde bislang nicht untersucht.

Legt man den bisher schärfsten bekannten LC50 Wert von 0,041 µg/l 6PPD-Chinon und den daraus abgeleiteten Richtwert von maximal 0,01 µg/l betreffend die Akuttoxizität für wasserlebende Organismen als Maßstab der Beurteilung einer Gefährdung des Huchens an, sind unter der Voraussetzung ähnlicher Belastungen und Reinigungsleistungen der Gewässerschutzanlage wie in der Literatur beschrieben, die vorgesehenen und zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen des Gewässerschutzes nach dem Stand des Wissens auch ausreichend um eine vorhabensbedingte Gefährdung des Huchens durch 6PPD-Chinon zu vermeiden.

6PPD-Chinon ist in Wasser stabiler als 6PPD. Die Halbwertszeit beträgt Wochen gegenüber wenigen Stunden. Aktuelle Studien weisen auf eine Abhängigkeit von pH-Wert und Temperatur hin. Unbestritten besteht jedoch Forschungsbedarf hinsichtlich der Abbaubarkeit unter verschiedenen Bedingungen.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus den Ausführungen der Gerichtssachverständigen für Gewässerökologie in der Beschwerdeverhandlung (Beilagen 8 und 9 zur Verhandlungsschrift vom 24.2.2025); ihnen wurde von keiner Partei auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten.

1.10. Artenschutz:

1.10.1. Vögel – absichtliche Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten:

Festgestellt wird:

Der Bestand des Mittelspechts wurde im behördlichen Verfahren erheblich unterschätzt. Demgegenüber entspricht die Neuerhebung des Vorkommens des Mittelspechts durch die Projektwerber im Beschwerdeverfahren nunmehr methodisch dem Stand der Technik und ist sowohl hinsichtlich der Anzahl als auch hinsichtlich der Verteilung der Reviere nachvollziehbar und plausibel.

Durch das eingereichte Vorhaben wäre aufgrund von Flächenbeanspruchung und Störungen durch Lärm, Licht und Bewegung von einem dauerhaften Verlust von zwei Revieren bereits in der Bauphase auszugehen gewesen. Weder ein vorhandenes, ungenutztes Habitatpotential noch die von den Projektwerbern geplanten Maßnahmen konnten gewährleisten, dass diese zwei Reviere des Mittelspechts an anderer Stelle neu entstehen werden. Das Vorhaben hätte daher in seiner eingereichten Form zu einer dauerhaften oder zumindest langfristigen Zerstörung von Fortpflanzungsstätten geführt.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus dem naturschutzfachlichen Gerichtsgutachten, Teil 2, vom 28.9.2025 (OZ 150), S. 16 ff. Soweit sie die Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten betreffen, wurde ihnen von den Projektwerbern ursprünglich zwar fachlich entgegengetreten, jedoch schließlich durch die Projektmodifikationen in Spruchpunkt IV dieses Erkenntnisses entsprochen.

Weiters wird festgestellt:

Die Bestandsstraßen wirken sich offenbar wesentlich auf die Verteilung der Mittelspecht-Reviere im Untersuchungsgebiet aus. Konkret sind strukturell geeignete Bereiche des westlichen und östlichen Auwaldes derzeit nicht besiedelt. Eine maßgebliche Lärmreduktion in diesen Bereichen hat daher das Potenzial, rasch zusätzlichen geeigneten Lebensraum für den Mittelspecht bereitzustellen. Aufgrund der Bestätigung durch den gerichtlich bestellten Sachverständigen für Lärmtechnik, dass die Berechnungen der Projektwerber plausibel und nachvollziehbar sind, ist die Gewissheit der Wirkung der nunmehr im Beschwerdeverfahren von den Projektwerbern ins Projekt aufgenommenen Maßnahmen ebenso hoch wie die Gewissheit der Eingriffswirkung, da beides auf derselben fachlichen Grundlage beruht. Zusätzlich wird die Wirkung sofort nach Errichtung des Lärmschutzes in vollem Ausmaß erreicht. Diese Maßnahmen sind daher grundsätzlich als CEF-Maßnahmen geeignet.

Durch die zusätzlichen Maßnahmen entlang der Bestandsstraßen ergeben sich insgesamt Verbesserungen im westlichen und im östlichen Auwald. Die Flächengröße der aufgewerteten Auwaldbereiche erreicht das

erforderliche Ausmaß nicht, und zwar weder im Auwald West noch im Auwald Ost. Im Auwald West kann dies dadurch kompensiert werden, dass die technische Anpassung, wie von den Projektwerbern in der zusätzlichen Maßnahme "Aufwertung Auwald West" nachvollziehbar dargestellt, durch die Aufwertung und langfristige Sicherung von Habitatbäumen für den Mittelspecht auf Grundstück 1219/1 ergänzt wird. Die dadurch gewährleistete Habitatoptimierung lässt zuverlässig eine so hohe Eignung für den Mittelspecht erwarten, dass die aufgewertete Fläche als Grundlage für ein neues Revier ausreicht. Im östlichen Auwald verbleibt aufgrund der deutlich geringeren Größe der durch den Lärmschutz aufgewerteten Fläche eine gewisse Unsicherheit. Daher ist es erforderlich, auch die "Aufwertung Auwald Ost" umzusetzen. Dadurch entstehen zwei Kernbereiche mit hoher Habitateignung für den Mittelspecht, einer westlich und einer östlich der bestehenden Reviere. Das Risiko, dass keine dieser beiden Maßnahmen zur Neugründung (bzw. Verschiebung) eines Mittelspecht-Reviers führt, ist sehr gering.

Sofern sowohl die Lärmschutzmaßnahmen auf den Bestandsstraßen als auch die Habitatverbesserungsmaßnahmen vor Baubeginn des gegenständlichen Vorhabens umgesetzt werden, ist eine ausreichende Möglichkeit zur Verlagerung von Mittelspecht-Revieren gegeben. Unter Berücksichtigung der Maßnahmen gemäß Spruchpunkt IV dieses Erkenntnisses ergibt sich eine ausreichende und sichere Wirkung im Sinne von CEF-Maßnahmen für den Mittelspecht. Ergänzend dazu ist eine Auflage zur rechtzeitigen Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen notwendig.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus dem naturschutzfachlichen Ergänzungsgutachten vom 10.12.2025 (OZ 161), S. 3 ff i.Vm. dessen Präsentation in der Verhandlungstagsatzung vom 22.12.2025 (Folien 2-10) sowie der gutachterlichen Stellungnahme des schalltechnischen Gerichts-Sachverständigen vom 12.12.2025 (OZ 163). Zur Einwendung der Zweit-Beschwerdeführerin in der Verhandlung, der Gutachter habe in inkonsequenter Weise schlussendlich die notwendige Effektdistanz übergangen, wurde vom Gutachter in der Verhandlung in nachvollziehbarer Weise dargelegt (Verhandlungsschrift vom 22.12.2026, S. 9 ff) wie folgt:

Durch die Maßnahmen der Projektwerber wird auf einer großen Fläche der Faktor Lärm wesentlich verbessert. Dazu kommt, dass auch die Faktoren Licht und Bewegung verbessert werden, weil die Lärmschutzwände auch darauf Einfluss haben. Daher verbessert sich zugleich mit dem Faktor Lärm das gesamte Faktorengefüge. Allerdings ist die Wirkung hinsichtlich Licht und Bewegung im Nahbereich zu den bestehenden Straßen am größten und ergänzt dadurch die Wirkung der Entlärnung in den weiter entfernt von den Straßen gelegenen Bereichen. Insgesamt ergibt sich dadurch eine wesentliche Verbesserung bei allen drei Faktoren, die für die Wirkung von Straßen auf den Mittelspecht in der Fachliteratur als ausschlaggebend angesehen werden. Der Wirkungszusammenhang entspricht dem Stand des Wissens beim Mittelspecht und dem Stand der Technik bei der Eingriffsbewertung hinsichtlich des Mittelspechts. Die Habitatverbesserung für den Mittelspecht erfolgt entlang desselben Wirkpfades wie die Verschlechterung durch die Errichtung einer Straße. Daher besteht aus fachlicher Sicht kein Zweifel an der Wirksamkeit der Maßnahmen. Garniel et.al geben hinsichtlich der 400 Meter Effektdistanz keinen vollständigen Funktionsverlust für den Mittelspecht an, sondern eine Minderung der Habitatqualität, die überdies davon abhängt, ob innerhalb der 400 Meter auch die 58 dB-Schwelle überschritten wird oder nicht. Dieser Umstand wurde ebenso berücksichtigt, wie die Ausführungen von Garniel et.al zu den weiteren Wirkfaktoren, nämlich insbesondere die Störung durch Licht und Bewegung.

Zur Frage der Erst-Beschwerdeführerin zur möglichen Wirkung von Einflüssen von Bewegung, Licht und Lärm von der gegenüberliegenden Donauseite führte der Sachverständige an derselben Stelle schlüssig und nachvollziehbar aus, dass zu den Auswirkungen von der linksufrigen Donauseite ein großer Abstand besteht und überdies Auswirkungen unterschiedlicher Quellen nicht gleich zu behandeln sind wie Straßen. Lichteffekte von stationären Lichtern, beispielsweise Beleuchtungen von Gewerbegebieten, verursachen andere Wirkungen als die Effekte bewegter Lichter wie etwa von Straßen. Die Wirkungen von der anderen Donauseite sind durch die größere Entfernung jeweils nicht nur unmittelbar gegenüber wirksam, sondern über einen längeren Abschnitt des Ufers. Aufgrund der Verteilung der Reviere im östlichen Auwald ist davon auszugehen, dass die Einflüsse vom gegenüberliegenden Donauufer im Vergleich zu den verfahrensgegenständlichen Straßen von untergeordneter Bedeutung sind. Zwischen der Wahrnehmbarkeit einer Straße und der Maskierung von Lautäußerungen durch Lärm besteht ein wesentlicher Unterschied. Die Wahrnehmbarkeit von Straßenlärm ist nicht mit der Maskierungswirkung desselben Lärms gleichzusetzen.

Zur Frage der Viert-Beschwerdeführerin, inwieweit bei der Prognose der Lärm künftiger Erweiterungen von Gewerbe- und Industriegebieten und der Bahnlärm berücksichtigt wurden, legte der schalltechnische Gerichts-Sachverständige schlüssig und nachvollziehbar dar, dass nach dem Stand der Technik zur Bildung der Beurteilungspegel der Auswirkung auf Vögel nur Straßenverkehrslärmemissionen zu berücksichtigen sind, sowie die Schienenverkehrslärmimmissionen im ggst. Untersuchungsgebiet von untergeordneter Bedeutung sind, da es sich um keine Hauptstrecke handelt und die zu erwartenden Schallimmissionen weit unter jenen des Straßenverkehrs zu liegen kommen. Dies lässt sich, so der Sachverständige, auch dem Leitfaden zu Lärm in Wohnbauland des Landes NÖ entnehmen, der in einer Ergänzung auch Berechnungen für den Schienenverkehrslärm zur Verfügung stellt (Verhandlungsschrift vom 22.12.2025, S. 14).

1.10.2. Amphibien – absichtliche Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten:

Festgestellt wird:

Durch das eingereichte Vorhaben wäre aufgrund von Flächenbeanspruchung und Zerschneidung von einer Vernichtung von Ruhestätten für den Springfrosch auszugehen gewesen. Bereits der Umstand, dass diese Art daran gehindert würde, bisherige Ruhestätten weiterhin aufzusuchen, hätte den Tatbestand verwirklicht.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus dem naturschutzfachlichen Gerichtsgutachten, Teil 2, vom 28.9.2025 (OZ 150), S. 30. Es wurde ihnen von den Projektwerbern ursprünglich zwar fachlich entgegengetreten, jedoch schließlich durch die Projektmodifikationen in Spruchpunkt IV dieses Erkenntnisses entsprochen.

Weiters wird festgestellt:

Die Projektwerber haben zum einen darauf verwiesen, dass die Maßnahme Ve-Bau-BV 5 (Bergung geschützter Arten und Freigabe des Baufeldes) das Abtragen und Verbringen von Strukturelementen wie Wurzelstöcken, liegendem Totholz und Holzstapel mit umfasst. Zum anderen haben sie drei neue Amphibiendurchlässe und die Aufrechterhaltung der Konnektivität während der Bauphase in das Projekt aufgenommen. Es entspricht den Empfehlungen im Artenschutz-Leitfaden der Europäischen Kommission (2021), dass die Lebensstätten bei Arten mit großem Raumanspruch eng abgegrenzt werden. In Verbindung mit der Judikatur des VwGH ist die Verbringung der genannten Strukturen daher bei sorgfältiger zeitlicher Planung grundsätzlich als CEF-Maßnahme zu werten.

Allerdings überwintern Springfrösche nicht nur oberirdisch unter Totholz etc., sondern auch unterirdisch, etwa in Kleinsäugerbauen. Dieser Teil der Ruhestätten kann naturgemäß nicht mit vertretbarem Aufwand aufgefunden und verpflanzt werden. Da keine Erhebungen zur Nutzung potenzieller Ruhestätten durchgeführt wurden, ist das Verhältnis zwischen verschiedenen Typen von Ruhestätten nicht bekannt. Aus diesem Grund ist auch nicht beurteilbar, welcher Anteil der Ruhestätten des Springfrosches aus dem Baufeld verbracht werden kann und welcher Anteil durch die Baumaßnahmen zerstört wird. Durch die nun vorgesehenen Amphibiendurchlässe wird der Verlust von Ruhestätten auf das Baufeld beschränkt, das weniger als 10 % der Auwaldfläche ausmacht. Vor diesem Hintergrund stellen anzunehmende Verluste eines Teils der potenziellen Ruhestätten im Baufeld im konkreten Fall keinen bestandslimitierenden Faktor für den Springfrosch dar. Vielmehr handelt es sich um einen Auwald mit einer vergleichsweise geringen Ausstattung an natürlichen Laichgewässern, so dass davon auszugehen ist, dass die Populationsgröße durch das Angebot an geeigneten Gewässern begrenzt ist. Gemäß der Judikatur des VwGH erfüllen Verluste an geschützten Lebensstätten dann nicht den artenschutzrechtlichen Verbotstatbestand, wenn einem Individuum mehrere solcher Stätten zur Verfügung stehen und die Funktion der zerstörten Stätten von anderen derartigen Stätten übernommen wird. Durch die Begrenzung der betroffenen Fläche auf das Baufeld in Verbindung mit der Verbringung von Strukturen, die als Ruhestätten für den Springfrosch in Frage kommen, ist diese Voraussetzung für die Betriebsphase erfüllt.

Da keine Erhebungen zu den Raumbeziehungen zwischen den Laichgewässern und den Landlebensräumen bzw. den Ruhestätten durchgeführt wurden, kann nicht anhand objektiver Informationen beurteilt werden, ob es während der Bauphase erforderlich ist, die Verbindung der unterschiedlichen (potenziellen) Teilhabitate mit Hilfe der Zaun-Kübel-Methode zu gewährleisten. Das bestehende Laichgewässer L5 ist gemäß den Erhebungen der Projektwerber lediglich ein temporäres Laichgewässer mit einem sehr geringen Braunfroschbestand. Dieses Gewässer kann daher die Funktion des Laichgewässers L3 nicht übernehmen. Außerdem ist die Bauzeit von drei Jahren zu lang, um als unerheblich beurteilt zu werden. Da die Fortpflanzungsbedingungen (insbesondere aufgrund unterschiedlicher Witterung) nicht in allen Jahren gleich gut sind, ist es durchaus möglich, dass Jahre betroffen sind, die populationsbiologisch besonders relevant sind. Um den Austausch zwischen Laichgewässern und Landlebensräumen nicht in unbekanntem Maß einzuschränken, ist daher neben der Errichtung der drei zusätzlichen permanenten Querungshilfen auch die Anwendung der Zaun-Kübel-Methode während der Bauzeit erforderlich. Dabei handelt es sich um eine Maßnahme, die aufgrund des Vorsorgegrundsatzes notwendig ist und die durch umfassendere Umweltuntersuchungen eventuell vermeidbar gewesen wäre.

Durch die Kombination der bereits bisher im Projekt vorgesehenen Maßnahmen mit der Errichtung dreier zusätzlicher Querungshilfen und der Anwendung der Zaun-Kübel-Methode während der Bauphase ergibt sich eine ausreichende und sichere Wirkung im Sinne von CEF-Maßnahmen für den Springfrosch.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus dem naturschutzfachlichen Ergänzungsgutachten vom 10.12.2025 (OZ 161), S. 4 ff i.Vm. dessen Präsentation in der Verhandlungstagsatzung vom 22.12.2025 (Folien 11-17) und wurden von keiner Partei mehr bestritten.

Festgestellt wird weiters:

Die Erfassung der Laichgewässer in der UVE war unter Berücksichtigung der ergänzenden Untersuchungen (flächendeckende Begehung) ausreichend. Die Raumbeziehungen zwischen Landlebensraum und Laichgewässer der Knoblauchkröte bleiben in ausreichendem Maß erhalten.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus der Präsentation des naturschutzfachlichen Gerichts-Sachverständigen in der Verhandlungstagsatzung vom 22.12.2025 (Folie 18).

Weiteres wird festgestellt:

Unter der Voraussetzung, dass aufgrund eines anderen, zusammenhängenden Vorhabens (Ertüchtigung der bestehenden Donaubrücke) im westlichen Auwald jedenfalls ein geeignetes Ersatzlaichgewässer angelegt wird, ist der vorgesehene Standort des Ersatzlaichgewässers (Maßnahme CEF-T-Bet-03 in der Unterlage gemäß Spruchpunkt IV dieses Erkenntnisses) im östlichen Auwald sinnvoll und geeignet.

Diese Feststellung erfließt schlüssig und nachvollziehbar aus den Darlegungen des Gerichts-Sachverständigen in der Verhandlung in Zusammenschau mit seiner Präsentation (Folie 14 der Beilage 6 zur Verhandlungsschrift vom 22.12.2025, Verhandlungsschrift S. 7, 12, 13).

Zu den Ersatz-Laichgewässern wurde in der Beschwerdeverhandlung diskutiert, ob diese auch mit der entsprechenden Wahrscheinlichkeit angenommen werden. Der Gerichts-Sachverständige führte dazu aus, dass es sich dabei sozusagen um den Klassiker der Ersatzmaßnahmen handle, weil die Wirkung für Amphibien mit sehr hoher Gewissheit und sehr schnell eintritt. Das führe sogar dazu, dass regelmäßig das Missverständnis besteht, alle anderen Typen von Ersatzmaßnahmen würden ebenso zuverlässig und rasch wirken. Tatsächlich gehöre es zu den einfachsten Aufgaben in der Maßnahmenumsetzung, Laichgewässer für Amphibien zu schaffen. Das ergäbe sich schon allein aus der vielen Menschen geläufigen Beobachtung, wie rasch selbst von Laien innerhalb von Siedlungsgebieten angelegte Kleinstgewässer von Amphibien besiedelt werden. Bei der professionellen Anlage von Ersatzlaichgewässern in einem natürlichen Lebensraum bei Vorhandensein entsprechender Amphibienpopulationen sei in der Regel mit einer Annahme im ersten Jahr zu rechnen. Diese Ausführungen des Sachverständigen schienen dem Gericht schlüssig und nachvollziehbar.

Festgestellt wird schließlich:

Für die Vorkommen der Sumpfschildkröte im Untersuchungsraum liegt bisher nach übereinstimmender Auskunft mehrerer ExpertInnen kein sicherer Fortpflanzungsnachweis im Freiland vor. Im aktuellen Bericht gemäß Art. 17 der FFH RL werden diese Vorkommen daher beim Areal der Sumpfschildkröte in Österreich nicht berücksichtigt. Aus biologischer Sicht existiert daher bisher keine lokale Population der Art. Aus diesem Grund fehlt die fachliche Grundlage dafür, die Artenschutzbestimmungen anzuwenden. Die Art ist zwar auch in der NÖ Artenschutz VO enthalten; dies rührt daher, dass in NÖ natürliche Vorkommen der Sumpfschildkröte vorhanden sind. Daraus ist jedoch nicht abzuleiten, dass ausgesetzte Exemplare diesem Schutz unterliegen sollten. Aus fachlicher Sicht sind derartige Aussetzungen sogar äußerst kritisch zu sehen. Es gibt daher keine fachliche Rechtfertigung, im konkreten Verfahren Maßnahmen für die Sumpfschildkröte zu fordern.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus den Darlegungen des naturschutzfachlichen Gerichts-Sachverständigen in der Verhandlungssatzung vom 25.2.2025 (Verhandlungsschrift S. 33, 37) und wurden von keiner Partei mehr auf gleicher fachlicher Ebene bestritten.

1.10.3. Fledermäuse – Absichtliche Tötung, Verletzung:

Festgestellt wird:

Durch eine Umplanung der Kollisionsschutzwand im Beschwerdeverfahren (Reduktion der Absenkung von ursprünglich 1 m Höhe beidseitig über 40 m Länge auf 0,7 m Höhe einseitig über 20 m Länge) und die Möglichkeit, den Gefahrenbereich nicht nur zu unter-, sondern auch zu überfliegen ist zwar formal der Stand der Technik in Bezug auf die Höhe der Kollisionsschutzwände nach wie vor nicht eingehalten, das Tötungsrisiko wurde jedoch maßgeblich reduziert. Im Einzelfall ist dadurch daher keine signifikante Erhöhung des Tötungsrisikos für Fledermäuse mehr gegeben.

Es ist nicht vom Vorhandensein einer bedeutenden Leitlinie zwischen der Grünbrücke und der Vorlandbrücke auszugehen, sodass auch keine zusätzliche Querungshilfe erforderlich ist. Die Einbindung des Radweges wurde so umgeplant, dass die Lücke in der Kollisionsschutzwand auf das unvermeidbare Minimum reduziert wird und durch die geschlossene obere Hälfte der Leiteinrichtung eine hohe Sicherheit besteht, dass Fledermäuse tatsächlich nur mehr vereinzelt in den Bereich des fließenden Verkehrs gelangen.

Aus fachlicher Sicht ist damit eine Qualität der Leit- und Kollisionsschutzfunktion erreicht, aufgrund derer eine weitgehend sichere Passage der Gefahrenstelle gewährleistet werden kann.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus dem naturschutzfachlichen Gutachten Teil 2 vom 28.9.2025 (OZ 150), S. 34 f. i.V.m. dem Ergänzungsgutachten vom 10.12.2025 (OZ 161), S. 8 und der Präsentation des Gerichts-Sachverständigen in der Verhandlungssatzung vom 22.12.2025 (Folien 19/20) und wurden von keiner Partei mehr bestritten.

Weiters wird festgestellt:

Die geplanten Leitbepflanzungen einschließlich des Hop-Overs für Fledermäuse können errichtet werden, ohne mit der parallel zum Vorhaben laufenden bestehenden Hochspannungsfreileitung der Linz Netz GmbH in Konflikt zu geraten. Aufgrund der notwendigen Höhe der Bepflanzung ist ein Konflikt mit der Leitung nicht zu erwarten.

Dies ergibt sich schlüssig und nachvollziehbar aus den Darlegungen der Projektwerber in der Beschwerdeverhandlung (Verhandlungsschrift vom 22.12.2025, S. 9) zu Einwüfen von Beschwerdeführern, die

geplanten Leitbepflanzungen und insbesondere der Hop.Over könnten möglicherweise aufgrund einer Berechtigung der Leitungsinhaberin, die Entfernung von Bäumen 18 m beidseits der Leitungssachse anzuordnen und Neupflanzungen zu untersagen, nicht errichtet werden bzw. ihre Funktion nicht erfüllen.

1.10.4. Fledermäuse – absichtliche Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten:

Festgestellt wird:

CEF-Maßnahmen müssen spätestens zu dem Zeitpunkt wirksam sein, zu dem der Eingriff erfolgt, im konkreten Fall also bei Rodungsbeginn. Das bedeutet, dass zu diesem Zeitpunkt aufgrund der fachlichen Empfehlungen mindestens 39 für Fledermäuse geeignete Höhlenquartiere bereitstehen müssen, um die geschätzte Zahl von 13 Höhlenquartieren mit der dreifachen Zahl an Ersatzquartieren auszugleichen. Dazu kommt eine größere Anzahl von erforderlichen Spaltenquartieren, da die Projektwerber insgesamt 62 Quartierbäume ermittelt haben. Bei den Höhlenquartieren muss es sich gemäß den fachlichen Empfehlungen um gebohrte Baumhöhlen handeln (Zahn et al. 2021), sofern keine Tradition der Nutzung von Fledermauskästen besteht.

Aufgrund der mit den in Spruchpunkt IV dieses Erkenntnisses bezogenen Unterlagen vorgenommenen Projektmodifikationen in Form der Sicherung und Ringelung von Bäumen und des Bohrens von Baumhöhlen in verschiedenen Bereichen kann eine Gefährdung von Ruhestätten für Fledermäuse infolge Zerstörung oder Lebensraumfragmentierung rechtzeitig (vorgezogen) ausgeglichen und dadurch die Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten von Fledermäusen vermieden werden.

Beim Bohren von Höhlen handelt es sich um die fachliche Empfehlung für den Ersatz von natürlichen Baumhöhlen; die Unsicherheiten, die hinsichtlich der Annahme von Fledermauskästen bestehen, können bei gebohrten Höhlen ausgeschlossen werden. An der Maßnahmenwirkung besteht daher dem Grundsatz nach kein vernünftiger Zweifel. Sämtliche Ersatzquartiere für Fledermäuse (Höhlen, Flachkästen, geringelte Bäume und Äste) werden mindestens ein Jahr vor Beginn der Rodungen angelegt. Diese Vorlaufzeit entspricht den einschlägigen fachlichen Empfehlungen, durch die Maßnahmengestaltung ist die Rechtzeitigkeit gewährleistet. Durch die adaptierte Maßnahmenplanung ist auch das erforderliche Ausmaß (Anzahl, Verteilung) der Maßnahmen gegeben.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus dem naturschutzfachlichen Gutachten Teil 2 vom 28.9.2025 (OZ 150), S. 39 i.V.m. dem Ergänzungsgutachten vom 10.12.2025 (OZ 161), S. 7 und der Präsentation des Gerichts-Sachverständigen in der Verhandlungstagsatzung vom 22.12.2025 (Folien 22-25) und wurden von keiner Partei mehr bestritten.

1.10.5. Totholzkäfer – absichtliche Beschädigung oder Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten:

Durch die Klarstellung der Projektwerber, auf welchem Grundstück die Maßnahmen CEF-T-Bet-07 (Errichtung von Totholzpyramiden) und CEF-T-Bet-08 (Wiederausbringung von Pappel- und Weidenstämmen bzw. -stammteilen) tatsächlich umgesetzt werden sollen, sind diese Maßnahmen nun ausreichend klar bestimmt. Das Belassen von starkem, berindetem Totholz wird vom deutschen Bundesamt für Naturschutz als Maßnahme empfohlen, um Beeinträchtigungen des Scharlachkäfers durch die Bewirtschaftung zu verhindern bzw. zu minimieren. Larven können auch nach dem Fällen von Brutbäumen noch in Holzstapeln mit Stammstücken ihrer Brutbäume nachgewiesen werden (z. B. Straka 2016). Die geplante Vorgangsweise entspricht dem Stand der Technik für den Scharlachkäfer. Durch die genannten CEF-Maßnahmen kann daher verhindert werden, dass Fortpflanzungs- und Ruhestätten dieser Art beschädigt oder zerstört werden.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus dem naturschutzfachlichen Gutachten Teil 2 vom 28.9.2025 (OZ 150), S. 44 und wurden von keiner Partei mehr bestritten.

1.11. Wald:

Festgestellt wird:

Das Projektgebiet liegt in der Funktionsfläche 53 des gültigen Waldentwicklungsplans (WEP) Amstetten, es handelt sich um eine Funktionsfläche im Norden des Bezirks entlang der Donau (1.423 ha mit 56,3% Waldanteil). Es handelt sich dabei um durchwegs standortgerechte Auwaldstandorte. In diesem Bereich wurden die Waldflächen mit der Kennzahl 232 bewertet. Damit kommt zum Ausdruck, dass die Wohlfahrtsfunktion mit der Wertziffer 3 die höchste Wertung und damit die Leitfunktion innehat und sowohl die Schutzfunktion als auch die Erholungsfunktion eine mittlere (erhöhte) Wertigkeit (2) aufweisen.

Im gesamten Projektbereich kommt es für das Vorhaben in Summe zur dauernden Rodung von 2,8 ha Wald und zur befristeten Rodung von ca. 1,5 ha. Die befristeten Rodungen sind vor allem für Flächen erforderlich, welche lediglich im Zuge der Errichtung (eigentlicher Bau) benötigt werden. Das Projekt sieht zum Ausgleich der dauernden Rodungen im Ausmaß von 2,8 ha Ausgleichsmaßnahmen im Verhältnis 1:1 (gerodete Fläche zu Ausgleichsmaßnahme), somit im Umfang von rd. 3 ha vor. Hinsichtlich der Waldausstattung und Waldflächendynamik ist festzuhalten, dass in der betroffenen Gemeinde in den letzten Jahren ein leichter Waldflächenzuwachs festzustellen ist. Die Waldausstattung der betroffenen Katastralgemeinde liegt jedoch nur bei 18,5 % und liegt damit unter dem niederösterreichischen Durchschnitt von rd. 40 %.

Die Bedeutung der Wohlfahrtsfunktion als Leitfunktion ist vor Allem im Ausgleich des Wasserhaushaltes und in

der ausgleichenden Wirkung auf das Lokalklima der in der Nähe gelegenen Siedlungsgebiete oder angrenzender landwirtschaftlicher Flächen zu sehen. Wälder in einer agrarisch intensiv genutzten Landschaft stellen thermische Senken dar, das heißt sie wirken als Kühlflächen der Landschaft. An einem heißen Sommertag beträgt die Überwärmung der Erdoberfläche gegenüber der Lufttemperatur im Wald 4°C, auf Grünland 6°C, auf Ackerland 9°C und auf unbedecktem Boden 12°C. Im Sommer verbrauchen Waldflächen viel Strahlungsenergie für die Wasserverdunstung und sind daher relativ kühle Landesteile. Der Temperatúrausgleich mit den angrenzenden Flächen erfolgt durch Advektion.

Aus der Gegenüberstellung der Kriterien für die Einschätzung und Bewertung des öffentlichen Interesses an der Walderhaltung (ein – zu sieben +) geht ebenfalls eindeutig hervor, dass im ggs. Fall ein besonderes öffentliches Interesse an der Walderhaltung vorliegt.

Eine kumulative Betrachtung mit den sich aus dem forstrechtlichen Verfahren zur Sanierung der Bestandsbrücke ergebenden Rodungen ergibt, dass eine Grundfläche von etwa 1.300m² hinzukommt, die zusätzlich einer dauernden Rodung unterzogen werden soll. Bezieht man diese geplante dauernde Rodung in die Beurteilung des gegenständlichen Vorhabens mit ein, ergeben sich keine Umstände, die eine andere Beurteilung eines hohen öffentlichen Interesses an der Walderhaltung bedingen. Auch die temporären Rodungen, welche für die Ertüchtigung der bestehenden Donaubrücke erforderlich werden, bedingen keine andere Betrachtung als die temporären Rodungsflächen des gegenständlichen Verfahrens.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus dem behördlichen Teilgutachten Forst- und Jagökologie vom 18.7.2023, sowie aus den Aussagen dieses auch vom Gericht bestellten Sachverständigen in der Beschwerdeverhandlung vom 25.2.2025 (Verhandlungsschrift S. 32) und wurden von keiner Partei bestritten.

1.12. Landschaft:

Festgestellt wird:

Die verbleibenden Auswirkungen des Vorhabens auf das Landschaftsbild durch Flächeninanspruchnahme, Zerschneidung der Landschaft/Barrierewirkung und durch visuelle Störungen sind als gering zu bewerten.

Die verbleibenden Auswirkungen auf die Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen durch Luftschadstoffe, Lärmeinwirkung, Flächeninanspruchnahme und Zerschneidung der Landschaft/Barrierewirkung werden als gering bewertet. Auswirkungen durch visuelle Störungen werden aufgrund der visuellen Wirksamkeit des Trassenabschnittes in Dammlage sowie der Strombrücke trotz der vorgesehenen Maßnahmen als mittel bewertet.

Das linke Donauufer ist auf oberösterreichischer Seite vom Donauradweg bzw. der Alberner Straße aus aufgrund der Sichtverschattung durch bestehende und zum Teil wiederherzustellende Ufergehölze kaum wahrnehmbar. Ausschlaggebend für die mittleren Auswirkungen durch visuelle Störungen sind die visuelle Wirksamkeit des Trassenabschnittes in Dammlage sowie die neue Donaubrücke selbst. Diese visuelle Störung ist durch die vom Neunt-Beschwerdeführer vorgeschlagene Maßnahme der Uferstrukturierung mit Bühnenfeldern jedoch nicht beeinflussbar.

Die vorgeschlagene Maßnahme einer Strukturierung des linken Donaufuers ist nicht geeignet, die Auswirkungen des Vorhabens auf das Landschaftsbild bzw. die Erholungswirkung der Landschaft im betroffenen Teilraum zu kompensieren.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus dem Gerichtsgutachten zum Thema Raumordnung und Landschaftsbild vom 18.10.2024, OZ 81, zu Frage 2, in dem die grundlegende Bewertung der Auswirkungen auf das Landschaftsbild aus dem behördlichen Gutachten dazu nochmals ausführlich dargestellt und begründet wird. Die gegenteiligen Ausführungen des Neunt-Beschwerdeführers in der Verhandlung wurden von der Sachverständigen mit dem Hinweis nachvollziehbar beantwortet, dass durch Maßnahmen im Abstrombereich, wo die Gestaltung des Ufers durch Bühnen u.U. möglich wäre, ein Zusammenhang zwischen der Wirkung der Brücke und der Kompensation nicht mehr gegeben wäre. (Verhandlungsschrift vom 24.2.2025, S. 5).

Festgestellt wird weiters:

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Ortsbild durch Flächeninanspruchnahme, durch die Zerschneidung der Landschaft/Barrierewirkung und durch visuelle Störungen sind vernachlässigbar (sehr geringe Erheblichkeit). Dies trifft sowohl auf die Errichtungs- bzw. Bauphase als auch auf die Betriebsphase zu.

Unter der Voraussetzung der projektgemäßen Ausführung des gegenständlichen Vorhabens samt den in der UVE formulierten Maßnahmen wird das Landschaftsbild/der Erholungswert der Landschaft durch die Flächeninanspruchnahme für das Vorhaben in der Bauphase nicht erheblich beeinträchtigt. In der Betriebsphase werden zwar wesentliche Auswirkungen auf die regionale Grünzone im Eingriffsabschnitt Vorlandbrücke und Trasse in Dammlage bis Unterführung Bahntrasse festgestellt. Aufgrund der verminderten visuellen Reichweite und Wirksamkeit im Waldbereich in Verbindung mit den Ausgleichsmaßnahmen (insbesondere Außernutzungsstellung und Waldverbesserung), welche geeignet sind, das Landschaftsbild und den Erholungswert in nahegelegenen Waldbereichen aufzuwerten, werden die Auswirkungen jedoch als

vertretbar bzw. nicht erheblich beurteilt. Der Großteil der Waldfläche als wesentliche, positiv wirksame visuelle Dominanzfläche im Untersuchungsraum bleibt erhalten.

Dies ergibt sich schlüssig und nachvollziehbar aus dem behördlichen Teilgutachten Raumordnung, Landschaftsbild, Ortsbild vom 31.7.2022.

Abschließend wird festgestellt:

Die Projektmodifikationen lt. Spruchpunkt IV dieses Erkenntnisses:

- B123b Verlängerung der beidseitigen Kollisions- bzw. Lärmschutzwände auf der neuen Strombrücke
 - B123b und Rampe XXXX West: Lärmschutzwände im Bereich nördlich der Umfahrung XXXX sowie abschnittsweise im Bereich des Kreisverkehrs (nördlich und östlich) sowie auf der B123a
 - B123: Lärmschutzwände beidseitig der Vorlandbrücke der bestehenden Donaubrücke Mauthausen
- sind in Bezug auf ihre Auswirkungen auf das Landschaftsbild wie folgt zu beurteilen:

Die Projektadaptierungen „Erweiterung der Lärmschutzwände“ führen nicht zu einer Veränderung der bisherigen Beurteilung des Vorhabens, wonach aufgrund der nicht kompensierbaren wertbestimmenden Eingriffe durch Strom- und Vorlandbrücke mittlere Auswirkungen im Bereich der Donau und hohe Auswirkungen im Bereich der regionalen Grünzone verbleiben, sowie in den übrigen Teilräumen sehr geringe bis geringe Auswirkungen auf das Landschaftsbild vorhanden sind.

Die Auswirkungen in der Bauphase sind als irrelevant einzustufen. Die Baustelleneinrichtungs- und Manipulationsflächen bleiben unverändert.

Die Eingriffsintensität und -erheblichkeit wird durch die zusätzlichen Lärmschutzwände auf einer Länge von 109 m in Teilraum 2 in der Betriebsphase nicht maßgeblich verändert, da die Fremdkörperwirkung bereits durch die Donaubrücke selbst gegeben ist und durch die Verlängerung der 2 m hohen Lärmschutzwand in Richtung Donaumitte nicht wesentlich verstärkt wird.

Der betroffene Abschnitt in Teilraum 3 mit 3 m hohen Lärmschutzwänden an der Bestandsbrücke liegt im Auwald und ist daher sichtverschattet. Im Vergleich zur bestehenden Wirkung durch die Bestandsbrücke wird keine wesentliche Veränderung der Auswirkungen auf den Teilraum festgestellt. Die Gesamtbeurteilung der Auswirkungen bleibt hoch (hohe Sensibilität und hohe Eingriffsintensität).

Die Gesamtbeurteilung der Eingriffserheblichkeit in Teilraum 4, wo nördlich des Vorhabens zusätzliche Lärmschutzwände mit einer Höhe von 4 – 5,5 m vorgesehen sind, und südlich des Vorhabens, in Richtung Teilraum 5, bereits Lärmschutzwände bestehen und vorhabensbedingt höhere, begrünte Lärmschutzwände mit einer Höhe von 3 m geplant sind, bleibt unter Berücksichtigung der Projektmodifikation „gering“ (mäßige Sensibilität, geringe Eingriffsintensität).

Insgesamt bewirken die Projektadaptierungen „Erweiterung der Lärmschutzwände“ keine Veränderung der Beurteilung. Es sind keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich. Die verbleibenden Auswirkungen werden weiterhin als vertretbar beurteilt.

Diese Feststellungen ergeben sich schlüssig und nachvollziehbar aus der ergänzenden gutachterlichen Aussage der Gerichts-Sachverständigen für Landschaftsbild und Raumordnung vom 18.12.2025 (Beilage 10 zur Verhandlungsschrift vom 22.12.2025).

2. Rechtliche Beurteilung:

2.1. Parteistellung und Zulässigkeit der Beschwerden:

Beschwerde an das Verwaltungsgericht können gemäß Art. 131 Abs. 1 Z 1 B-VG nur Personen erheben, die in ihren Rechten verletzt zu sein behaupten. Dies kann nur auf jene Personen zutreffen, die bereits im vorangegangenen Verwaltungsverfahren Parteistellung hatten oder haben hätten müssen, oder denen diese Befugnis aufgrund unionsrechtlicher Bestimmungen zukommt (vgl. hierzu Eberhard/Ranacher/Weinhandl, Rechtsprechungsbericht: Landesverwaltungsgerichte, Bundesverwaltungsgericht und Verwaltungsgerichtshof, ZfV 3/2016, 369).

Bei der Zweit-Beschwerdeführerin handelt es sich um eine gem. § 19 Abs. 7 UVP-G 2000 anerkannte österreichische Umweltorganisation mit Tätigkeitsbereich u.a. in Niederösterreich. Dies ergibt sich aus einer Einsicht in die Liste anerkannter Umweltorganisationen beim BMLUK am zum Tag der Entscheidung. Sie hat im UVP-Verfahren Einwendungen erhoben und so gem. § 19 Abs. 10 UVP-G 2000 im UVP-Verfahren für das Vorhaben als Partei teilgenommen. Sie sind aufgrund dieser Bestimmung auch berechtigt, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben.

Die Erst-Beschwerdeführerin und die Bürgerinitiative XXXX sind Bürgerinitiativen, die nach den Bestimmungen des § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 Parteistellung erlangt haben (dies ergibt sich aus dem niederösterreichischen Verfahrensakt, ON 056-2023 und 058-2023). Sie sind aufgrund dieser Bestimmung auch berechtigt, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben.

Bei der Gemeinde XXXX handelt es sich um eine Standortgemeinde des Vorhabens, der gem. § 19 Abs. 1 Z 5

i.V.m. Abs. 3 UVP-G 2000 Parteistellung und Beschwerdelegitimation zukommt. Sie hat im UVP-Verfahren Einwendungen erhoben.

Dem Neunt-Beschwerdeführer kommt als Umweltanwalt des Landes Oberösterreich Parteistellung und Beschwerdelegitimation nach § 19 Abs. 1 Z 3 i.V.m. Abs. 3 UVP-G 2000 zu. Auch er hat im UVP-Verfahren Einwendungen erhoben.

Bei den sonstigen unter „Dritt- bis Siebt-Beschwerdeführer:innen“ sowie unter „Zehnt- bis Vierzehnt-Beschwerdeführer:innen“ zusammengefassten Personen handelt es sich um Personen, die rechtzeitig Einwendungen erhoben haben und aufgrund ihres Wohnortes denkmöglich von den Auswirkungen des Vorhabens betroffen sein können. Sie haben im UVP-Verfahren Einwendungen erhoben, ihnen kommt Parteistellung und Beschwerdelegitimation nach § 19 Abs. 1 UVP-G 2000 i.V.m. Art. 131 Abs. 1 Z 1 B-VG zu.

Die Beschwerden erfüllen die Inhaltserfordernisse nach § 9 VwGVG und sind auch rechtzeitig.

2.2. Verfahrensrechtliche Aspekte:

2.2.1. Behördenzuständigkeit und behördliches Verfahren:

Von den Dritt- bis Siebt-Beschwerdeführer:innen wird geltend gemacht, die NÖ Behörde habe in ihrem Bescheid den Verfahrensverlauf und die eingebrachten Schriftsätze unrichtig dargestellt. Dies lasse ein unvollständiges Verfahrenssubstrat als Entscheidungsgrundlage für die belangte Behörde vermuten.

Dazu ist festzuhalten, dass der belangten Behörde unterlaufene Begründungs- und Feststellungsmängel des Bescheides im Hinblick auf die Ergänzung des Verfahrens durch das Verwaltungsgericht als saniert zu betrachten sind (vgl. etwa VwGH vom 28.2.2022, [2021/09/0251](#)). Die Beschwerdeführer:innen bekamen im Verfahren des Verwaltungsgerichts und der abgehaltenen mündlichen Verhandlung ausreichend die Möglichkeit, sich zu den strittigen Punkten zu äußern und Fragen an die Sachverständigen und die mitbeteiligte Partei zu richten. Sämtliche weiteren, der vorliegenden Entscheidung zugrundeliegenden, Ermittlungsergebnisse wurden den Parteien bei Wahrung des Parteienghörs zur Kenntnis gebracht. Es ist festzuhalten, dass der der vorliegenden Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zugrundeliegende Sachverhalt mängelfrei unter Wahrung sämtlicher Parteienrechte ermittelt worden ist.

Weiters beklagen diese Beschwerdeführer:innen, die Behörde habe zur Parteistellung der Bürgerinitiative XXXX keine Feststellungen im Bescheid getroffen. Dazu enthält nunmehr oben Pkt. 2.1 entsprechende Ausführungen.

Schließlich wenden sie sich gegen die Durchführung einer gemeinsamen Verhandlung durch die beiden belangten Behörden. Damit sei das Recht auf den gesetzlichen Richter verletzt worden. Ein derartiges Einvernehmen der UVP-Behörden bei grenzüberschreitenden Vorhaben sei nicht verpflichtend, sondern vielmehr im Gesetz gerade nicht vorgesehen. Im Gegensatz zum Grundsatz, dass jede Behörde für sich ihr Tatsachensubstrat zu sammeln und unter die anwendbaren Normen zu subsumieren habe, habe die belangte Behörde eine gemeinsame mündliche Verhandlung mit ihrem oö Widerpart abgehalten und dabei Sachverhalt, der für sie und Sachverhalt, der für die Oö LReg relevant war, gleichermaßen angehört und damit faktisch in ihre Entscheidungsgrundlage aufgenommen. Damit sei genau das passiert, was befürchtet gewesen sei, die nö UVP-Behörde habe sich von Argumenten der Parteien des oberösterreichischen Verfahrens ablenken und verleiten lassen, das Vorhaben zu genehmigen. Die befürwortenden Wortmeldungen seien nahezu ausschließlich aus Oö gekommen.

Damit sind die Beschwerdeführer:innen nicht im Recht. Da es sich um einheitliches Vorhaben handelt, und zwar eine Landesgrenzen überquerende Straße, sind gem. § 3 Abs. 1 Z 1 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG) die zwei gem. § 39 Abs. 1 UVP-G 2000 zur Entscheidung berufenen Landesregierungen zuständig (VwGH 15.10.2020, [Ro 2019/04/0021](#), 380kV-Salzburgleitung, Rn. 71 ff). Diese haben gem. § 4 Abs. 1 AVG einvernehmlich vorzugehen.

Das UVP-G 2000 verweist in einer Mehrzahl von Bestimmungen auf die Merkmale des gesamten Vorhabens bzw. eine vorzunehmende Gesamtbewertung (vgl. etwa § 6 Abs. 1, § 17 Abs. 5 und § 24f Abs. 4). Zwecks Durchführung einer integrativen Gesamtschau ist die vorgelegte UVE (sowie andere vorgelegte Unterlagen) nach dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau zu bewerten und allenfalls zu ergänzen (vgl. § 12 Abs. 3 und § 12a UVP-G 2000). Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (VwGH) erfordert die Gesamtbewertung eine zusammenfassende Gesamtschau, welche - unter Berücksichtigung aller Synergien, Überlagerungen, Kumulationseffekte etc. - die in den jeweiligen Teilgutachten fachlich-naturwissenschaftlich festgestellten Belastungen und Beeinträchtigungen der einzelnen Schutzgüter zu einem Gesamtbild der zu erwartenden Umweltauswirkungen zusammenführt. Die Gesamtbewertung setzt daher eine möglichst vollständige Einbeziehung aller vorhabensbedingten Umweltauswirkungen voraus, die dann in einen Gesamtkontext zu stellen, also in Summe und im Verhältnis zueinander zu beurteilen sind. Die räumliche Trennung der Genehmigungszuständigkeit hindert die jeweils zuständigen Behörden nicht daran, eine integrative Gesamtbewertung aller vorhabensbedingten Umweltauswirkungen vorzunehmen. Der Umstand, dass eine Landesregierung ein Vorhaben nur hinsichtlich des Gebietes des jeweiligen Bundeslandes genehmigen kann, steht der Annahme, dass die Genehmigungsfähigkeit - wenn auch nur für einen Teil des

Vorhabens - anhand der Auswirkungen des Gesamtvorhabens beurteilt wird, dem Grunde nach nicht entgegen. Zwischen der Vornahme einer integrativen Gesamtschau und der Annahme der Teilbarkeit der örtlichen Zuständigkeit anhand der räumlichen Zuordnung der Vorhabensteile besteht somit nicht notwendiger Weise ein Widerspruch (VwGH 15.10.2020, [Ro 2019/04/0021](#), 380kV-Salzburgleitung, Rn. 89 ff).

Zur Erlangung einer integrativen Gesamtschau dient zweifellos auch die mündliche Verhandlung, in der über Rede und Gegenrede der von den Sachverständigen befundete und beurteilte Sachverhalt ergänzt und zu einem Gesamtbild geformt wird. Für die Entscheidung der Behörden kann auch Sachverhalt relevant sein, der das Territorium des jeweils anderen Bundeslandes betrifft bzw. sich dort realisiert, insbesondere Auswirkungen von Vorhabensteilen eines Bundeslandes auf dem Territorium des anderen Bundeslandes. Es gibt daher keinen Anhaltspunkt, dass eine gemeinsame Verhandlung beider zuständigen Behörden nicht zulässig wäre; im Gegenteil, dies dürfte in vielen Fällen sogar ausdrücklich geboten sein. Im ggstd. Verfahren spricht nichts dafür, dass die Abhaltung einer gemeinsamen Verhandlung unsachlich gewesen sein könnte. Das Argument, dass eine Behörde davor bewahrt werden müsse, Argumente aus einem anderen Bundesland zu hören, um in die Lage versetzt zu werden, eine unparteiische Entscheidung auf Basis der anzuwendenden Rechtsvorschriften zu treffen, verfährt nicht. Im Gegenteil kann von beiden zuständigen Behörden erwartet werden, den gesamten Sachverhalt zu beurteilen und in rechtlich korrekter Weise in ihre Entscheidung einfließen zu lassen.

2.2.2. Verfahren vor dem Verwaltungsgericht:

Gemäß § 40 Abs. 5 UVP-G 2000 kann das Bundesverwaltungsgericht für Konkretisierungen der Beschwerden und für sonstige Stellungnahmen und Beweisanträge angemessene Fristen setzen mit der Wirkung, dass nach Ablauf dieser Fristen erstattete Vorbringen im weiteren Verfahren nicht zu berücksichtigen sind. § 39 Abs. 3 AVG ist weiters mit der Maßgabe anzuwenden, dass neue Tatsachen und Beweismittel, sofern diese noch zulässigerweise vorgebracht werden können, spätestens in der mündlichen Verhandlung vorzubringen sind und der Schluss des Ermittlungsverfahrens auch für einzelne Teilbereiche der Sache erklärt werden kann. § 39 Abs. 4 erster und zweiter Satz und Abs. 5 AVG sind nicht anzuwenden.

Alle Fachbereiche außer der Fachbereich Naturschutz und in dessen Rahmen, soweit als Auxiliardisziplin heranzuziehen, auch der Fachbereich Schall, wurden in der Verhandlungstagsatzung vom Februar 2025 geschlossen. Sämtliche Vorbringen, die sich nach diesem Zeitpunkt auf andere als die genannten Fachbereiche, insbesondere eine mögliche Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit und Staugefahr durch die das Vorhaben kreuzende Eisenbahn oder auf Einflüsse des Hochwassers auf das Vorhaben bezogen haben, waren daher verspätet und nicht zu berücksichtigen.

Weiters ist darauf hinzuweisen, dass Nachbarn und Nachbarinnen im Genehmigungsverfahren nur subjektiv-öffentliche Rechte geltend machen können. Einwendungen, die rein naturschutzfachliche Aspekte zum Inhalt haben, zählen nicht dazu (vgl. VwGH 22.11.2011, [2008/04/0212](#); 27.9.2018, [Ro 2018/06/0006](#)). Das Verwaltungsgericht kann aber nicht auf Grund einer Beschwerde einer auf subjektive Rechte beschränkten Partei eine Aufhebung oder Abänderung des angefochtenen Bescheides aus öffentlichen Interessen vornehmen; insofern ist die Angelegenheit aus dem Prüfumfang des Verwaltungsgerichts ausgenommen (VwGH 6.10.2023, [Ra 2022/11/0129](#)).

2.2.3. Strategische Umweltprüfung:

2.2.3.1. Die Zehnt- bis Vierzehnt-Beschwerdeführer:innen machen geltend, der angefochtene Bescheid fuße auf einer rechtswidrigen Verordnung der OÖ Landesregierung betreffend die Widmung und Einreihung der neu herzustellenden B 123b Mauthausener Straße, Abzweigung neue Donaubrücke Mauthausen, als Landesstraße, LGB1 67/2022 ("Trassenverordnung"). Die im Rahmen der Verordnungserlassung durchgeführte strategische Umweltprüfung (SUP) sei unzureichend gewesen und habe nicht den Anforderungen des § 11a Oö. Straßengesetz 1991 i.V.m. der EU- Richtlinie 2001/42/EG (SUP-Richtlinie) genügt. Eine Varianten- und Alternativenplanung im Zuge einer SUP sei von den im Rahmen der Vorhabensspezifizierung erstellten Varianten zum möglichen Trassenverlauf zu unterscheiden und gehe - dem Zweck einer SUP entsprechend - weit darüber hinaus. Sie habe die Grundsatzfrage des Vorhabens zu betreffen und neben der Nullvariante grundsätzliche Alternativen zu einer Straßenerrichtung (z.B. Ausbau von Straße oder Schiene) darzustellen, zu beschreiben und zu bewerten. Im ggstd. Fall sei jedoch offenbar lediglich das bereits weitgehend gediehene UVP-Vorhaben herangezogen und in den Mantel einer SUP gekleidet worden. Auch sei die Stellungnahme der Beschwerdeführer:innen vom 21.2.2022 in der Beschlussfassung zur Trassenverordnung nicht berücksichtigt und deren Nichtberücksichtigung auch nicht begründet worden.

Nachbarn und Nachbarinnen können im UVP-Verfahren nur subjektiv-öffentliche Rechte geltend machen. Die etwaige Fehlerhaftigkeit einer vorangegangenen SUP zählt nicht dazu. Weil mit diesem Vorbringen aber eingebracht wird, der Bescheid fuße auf einer gesetzwidrigen Verordnung und beim Gericht angeregt wird, eine Gesetzesprüfung beim Verfassungsgerichtshof (VfGH) zu veranlassen, ist auf diesen Punkt einzugehen.

2.2.3.2. Zunächst zu klären, ob der Bescheid in der Trassenverordnung (TVO) überhaupt seine Grundlage hat:

Gem. § 9 Abs. 1 Oö. StraßenG hat das Land ein Verzeichnis der Verkehrsflächen des Landes zu führen. Jede Gemeinde hat ein Verzeichnis ihrer Verkehrsflächen zu führen. Gem. § 11 Abs. 1 hat die Widmung einer Straße für den Gemeingebrauch und ihre Einreihung in eine bestimmte Straßengattung unter Berücksichtigung der

Grundsätze des § 13 Abs. 1 und 2 sowie des Umweltberichtes gemäß § 13 Abs. 4 bei Verkehrsflächen des Landes durch Verordnung der Landesregierung zu erfolgen. Gem. § 11a Abs. 1 sind Planungen für Landesstraßen gemäß § 11 Abs. 1 einer Umweltprüfung zu unterziehen, wenn sie geeignet sind, Grundlage für ein Straßenprojekt zu sein, das gemäß Anhang 1 Z 9 UVP-G 2000 einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt. Nach Abs. 4 dieser Bestimmung ist ein Umweltbericht zu erstellen, in dem mögliche vernünftige Alternativen darzustellen und zu bewerten sind, wobei insb. die Kriterien des Anhangs I der SUP-Richtlinie 2001/42/EG zu berücksichtigen sind und bei der Beschlussfassung auf die Stellungnahmen sowie auf die Ergebnisse des Umweltberichts Rücksicht zu nehmen ist. Der Planungsbericht hat eine zusammenfassende Erklärung zu enthalten, wie Umwelterwägungen in die Planung einbezogen und wie der Umweltbericht und die Stellungnahmen zu Umweltauswirkungen bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt worden sind, aus welchen Gründen die Planung nach Abwägung mit den geprüften vernünftigen Alternativen gewählt wurde. Gemäß § 32 Abs. 2 Oö. StraßenG schließlich darf eine straßenrechtliche Bewilligung nur dann erteilt werden, wenn sie der gemäß § 11 erlassenen Verordnung nicht widerspricht.

Die Widmung einer Straße als Landesstraße für den Gemeingebrauch erfolgt also durch Verordnung der Landesregierung. Die Erlassung dieser Verordnung erfolgt nach einem bestimmten Verfahren, das eine SUP beinhaltet, die der SUP-Richtlinie entsprechen soll (vgl. Erläuterungen im Ausschlußbericht zu § 11a der Nov. LGBl. 61/2008).

Eine Bewilligung darf der Verordnung nicht widersprechen, woraus abzuleiten ist, dass die Verordnung vor Erteilung einer straßenrechtlichen Bewilligung zu ergehen hat und dass die Bewilligung auf der Verordnung fußt. Eine Gesetzeswidrigkeit der Trassenverordnung würde demnach bewirken, dass der UVP-Genehmigungsbescheid auf Grundlage einer gesetzeswidrigen Verordnung erlassen wurde.

2.2.3.3. § 11a Oö. Straßengesetz schreibt die Prüfung „möglicher vernünftiger Alternativen“ vor, wobei die Kriterien des Anhangs I der SUP-Richtlinie zu berücksichtigen sind. Was unter den möglichen vernünftigen Alternativen zu verstehen ist, insbesondere ob auch eine verkehrsträgerübergreifende Prüfung stattzufinden hat, bestimmt das Gesetz nicht.

Die SUP-Richtlinie spricht ebenfalls in ihrem Art. 5 nur von „vernünftigen Alternativen, die die Ziele und den geographischen Anwendungsbereich des Plans oder Programms berücksichtigen“ und von „Angaben, die vernünftigerweise verlangt werden können“; in dem von § 11a Straßengesetz verwiesenen Anhang I der Richtlinie wird für den Umweltbericht die Kurzdarstellung der Gründe für die Wahl der geprüften Alternativen gefordert.

Im Leitfaden des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) zur strategischen Prüfung im Verkehrsbereich aus 2023 wird von einem umfassenderen Verständnis der Alternativen ausgegangen. Dort heißt es:

„Die SP-V dient der Vorbereitung strategischer Entscheidungen in einer sehr frühen Phase der Planung hochrangiger Linienverkehrsinfrastrukturen in Österreich. Durch die Aufnahme eines Netzelements in das bundesweit hochrangige Verkehrswegenetz (oder durch dessen Änderung oder Streichung) drücken die gesetzgebenden Instanzen (im Fall von Änderungen des Bundesstraßengesetzes 1971 oder des Schifffahrtsgesetzes) bzw. die Bundesregierung (im Fall von Hochleistungsstrecken-Verordnungen) ihre prinzipielle Absicht aus, eine bestimmte Verkehrsverbindung hochrangig errichten bzw. betreiben zu wollen, sie zu verändern, oder, im Falle der Rücknahme eines Netzelements (oder Teilen davon) aus dem bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetz, diese Absicht zurückzunehmen. [...] Diese fundamentalen inhaltlichen Fragen sind daher auch im Umweltbericht, der die zentrale fachliche Grundlage der Diskussion bildet, gegenständlich:

- Ist eine Netzveränderung auf Bundesebene überhaupt notwendig?
- Welcher Verkehrsträger bzw. welche Alternative ist am ehesten geeignet, definierte Ziele zu erreichen?
- Welche Auswirkungen – auch und v. a. auf die Umwelt – lässt eine Netzveränderung prinzipiell erwarten?

Die Aussagen im Umweltbericht – und die Schlussfolgerungen – besitzen somit strategischen Charakter. Fragen, die in die Nähe einer konkreten Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturen im Raum gehen, sind nicht Gegenstand der SP-V. Sie werden in nachgelagerten Trassenauswahlverfahren, Vor- und Einreichprojekten behandelt. Entsprechend abstrakt ist die Aussageschärfe eines Umweltberichts. Relevant sind nur jene Aussagen, die in dieser frühen Planungsphase entscheidungsrelevant sind. Der Mehrwert der SP-V besteht daher darin, all jene Themen zu behandeln, die in nachfolgenden Planungsphasen nicht mehr zur Disposition stehen Fragen des grundsätzlichen Bedarfs, der prinzipiellen Lösungsalternativen oder etwa kumulativer Auswirkungen.“

Anders wurde die SUP für die Änderung des Oö Landesstraßenverzeichnisses im Fall der Donaubrücke Mauthausen durchgeführt. Diese hat sich auf die möglichen Trassenvarianten einer Straßenquerung (über die alte oder eine neue Brücke) beschränkt. Soweit ersichtlich, ist diese Prüfung gründlich und nachvollziehbar erfolgt, aber auch nicht darüber hinaus.

Klarheit darüber, wie weit die Alternativenprüfung in der SUP zu gehen hat, bringen auch die Aussagen des

SUP-Leitfadens der Kommission (Umsetzung der Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme) nicht, wenn es dort heißt:

„5.13. Im Text der Richtlinie wird nicht erläutert, was unter einer vernünftigen Alternative zu einem Plan oder Programm zu verstehen ist. Die wichtigsten Kriterien bei der Festlegung möglicher vernünftiger Alternativen sollten die Ziele und der geografische Anwendungsbereich eines Plans oder Programms sein. Im Text ist nicht angegeben, ob alternative Pläne oder Programme oder verschiedene Alternativen innerhalb eines Plans oder Programms gemeint sind. In der Praxis werden meist verschiedene Alternativen innerhalb eines Plans geprüft (z. B. verschiedene Möglichkeiten der Abfallbeseitigung innerhalb eines Abfallbewirtschaftungsplans oder verschiedene Möglichkeiten der Entwicklung eines Gebiets innerhalb eines Flächennutzungsplans). Eine Alternative kann daher ein anderer Weg zur Erreichung der Ziele des Plans oder Programms sein. Mögliche Alternativen bei Flächennutzungs- oder Raumordnungsplänen sind zum Beispiel, wenn Gebiete, die für bestimmte Tätigkeiten oder Zwecke ausgewiesen wurden, anders genutzt werden und andere Gebiete für solche Tätigkeiten ausgewiesen werden. Bei Plänen und Programmen für lange Zeiträume, insbesondere bei Plänen und Programmen für die sehr ferne Zukunft, sind alternative Szenarien für die Entwicklung eine Möglichkeit, Alternativen und deren Auswirkungen zu untersuchen. Die Regionalentwicklungspläne für den Bezirk Stockholm werden zum Beispiel schon seit langem auf der Grundlage eines solchen Modells von Szenarien erarbeitet.“

5.14. Die ausgewählten Alternativen sollten realistisch sein. Ein Grund für die Prüfung von Alternativen ist die Suche nach Möglichkeiten, mit denen erhebliche negative Umweltauswirkungen eines vorgelegten Plans oder Programms verringert oder verhindert werden können. Obgleich dies in der Richtlinie nicht vorgeschrieben ist, sollte der endgültige Entwurf des Plans oder Programms im Idealfall derjenige sein, mit dem die in Artikel 1 genannten Ziele am besten erreicht werden können. Der Zweck dieses Absatzes wird nicht erfüllt, wenn für die Prüfung bewusst Alternativen mit weit negativeren Auswirkungen ausgewählt werden, um den Plan- oder Programmentwurf zu fördern. Echte Alternativen müssen darüber hinaus in den rechtlichen und geografischen Zuständigkeitsbereich der betreffenden Behörde fallen. Gemäß Anhang I Unterpunkt h) ist eine Kurzdarstellung der Gründe für die Wahl der geprüften Alternativen vorzulegen.“

Diese Ausführungen scheinen auch eine engere Sicht von Lösungsalternativen innerhalb eines Verkehrsträgers nicht auszuschließen.

Rechtsprechung des EuGH oder der österreichischen Höchstgerichte zum erforderlichen Umfang und Untersuchungsrahmen der SUP liegt nicht vor. Aufgrund des Wortlauts der SUP-Richtlinie, des § 11a Oö. StraßenG und der dazu vorhandenen Leitfäden ist die Interpretation der verordnungserlassenden Behörde, nur Trassenalternativen zu prüfen, vertretbar. Zwar entspricht aus Sicht des Gerichts die Sicht des (Bundes-) Gesetzgebers des SP-V-Gesetzes von der SUP als umfassender Prüfung auch verkehrsträgerübergreifender Alternativen eher dem Sinn der SUP, eine Rechtswidrigkeit der Trassenverordnung aus diesem Grund liegt jedoch nicht vor.

2.2.3.4. Zur Berücksichtigung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit und zur „zusammenfassenden Erklärung“ für die Beschlussfassung:

In ihrer Stellungnahme während der Planaufgabe vom 21.2.2022 haben die Beschwerdeführer:innen Bewirtschaftungerschwernisse für ihre Grundstücke geltend gemacht, fehlende Entlastungen, fehlenden Lärmschutz und Sicherstellung der Wasserversorgung. Sie vermissen verbindliche Planungen und Festlegungen zur Sicherung der Lebensqualität und Landschaftsvielfalt im Osten von Mauthausen, ein Verweis auf das Genehmigungsverfahren sei unzulässig.

Gem. § 11a Abs. 4 Z 6 Oö. StraßenG (entspricht im Wesentlichen Art. 9 Abs. 1 lit. b SUP-Richtlinie) hat der Planungsbericht eine zusammenfassende Erklärung zu enthalten, u.a. wie Umwelterwägungen in die Planung einbezogen und wie die Stellungnahmen zu Umweltauswirkungen bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt worden sind. Ein derartiges Dokument („Planungsbericht inkl. zusammenfassende Erklärung“) wurde öffentlich kundgemacht. Darin werden die eingegangenen Stellungnahmen in äußerst knapper Weise zusammenfassend behandelt. Zu den befürchteten Auswirkungen auf ihre Grundstücke und den von den Beschwerdeführer:innen geforderten Maßnahmen werden diese, nach Darlegung der Notwendigkeit des Projektes und der Gründe für die Trassenauswahl, auf das nachfolgende Genehmigungsverfahren verwiesen. Zur „Umfahrung Heinrichsbrunn“ werden diese auf ein anderes, derzeit in Planung befindliches Projekt verwiesen.

Die zusammenfassende Erklärung liegt also vor. Wenn auch die im Zuge der Planaufgabe eingelangten Stellungnahmen dort nur sehr knapp behandelt werden, werden die gesetzlichen Anforderungen wohl gerade noch erfüllt. Eine Rechtswidrigkeit der Trassenverordnung liegt somit auch aus diesem Grund nicht vor.

2.2.4. Alternativenprüfung:

2.2.4.1. Die Dritt- bis Siebt-Beschwerdeführer:innen machen geltend, den Anforderungen des § 1 Abs 1 Z 4 UVP-G 2000 zur Darstellung der geprüften Alternativen sei nur dann Genüge getan, wenn die Bewertung der vom Projektwerber im Hinblick auf ihre Umweltauswirkungen geprüften, in der UVE dargestellten und bewerteten Trassenvarianten von den Sachverständigen der belangten Behörde im Zuge des UVP-Verfahrens fachlich gewürdigt und dies auch nachvollziehbar dokumentiert wurde. Der Vorhabenswerber sei verpflichtet,

die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der von ihm geprüften Trassenvarianten „auf fachlicher Grundlage“ nachvollziehbar darzulegen. Diese seien in der Folge von der Behörde und den von dieser bestellten Sachverständigen zu beurteilen. Auch wenn sich daraus nicht die Wahl einer anderen Trassenvariante durch die UVP-Behörde(n) ergeben könne, so könne diese Beurteilung nach der Judikatur des BVwG dennoch Auswirkungen auf die Gesamtbewertung auf Grund der §§ 17 Abs. 4 und 5 UVP-G 2000 haben.

Demgegenüber hätten weder der Vorhabenswerber noch die belangte Behörde sich im UVP-Verfahren mit den sonst geprüften Varianten 1 bis 11 und deren positiven und negativen Auswirkungen auf die Umwelt befasst. Einwendungen auf gleicher fachlicher Ebene seien daher nicht einmal möglich gewesen, da kein Substrat für entgegengesetzte Einwendungen vorhanden war.

In dieselbe Kerbe schlägt auch der Acht-Beschwerdeführer, wenn er anführt, dass weitaus bessere Alternativen vorhanden seien und er die Alternativendarstellung als falsch bezeichnet.

2.2.4.2. Der VwGH hat auf Basis des Urteils des EuGH vom 7.11.2018, C-461/17 Holohan, wiederholt, dass es sich bei der in § 1 Abs. 2 Z 3 und Z 4 UVP-G 2000 vorgesehenen Darstellung von Alternativen um eine bloß programmatische Bestimmung handelt, die die Aufgaben der Umweltverträglichkeitsprüfung festlegt und als Interpretationshilfe dient. § 1 Abs. 1 Z 3 und Z 4 oder § 6 Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 verlangen ebenso wie Art. 5 Abs. 1 lit. d i.V.m. Anhang IV Z 2 der UVP-Richtlinie nur Angaben über die vom Projektwerber geprüften Standort- oder Trassenvarianten (UVP-G 2000) bzw. Lösungsmöglichkeiten (UVP-Richtlinie). Aus § 1 Abs. 1 Z 3 und 4 UVP-G 2000 folgt eine Verpflichtung, die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens sowie bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- und Trassenvarianten darzulegen. Diese Darlegung der umweltrelevanten Vor- und Nachteile geprüfter Trassenvarianten dokumentiert einen umweltbezogenen Auswahlprozess zur Begründung des zur Genehmigung eingereichten Vorhabens. Dem Projektwerber ist aber die Entscheidung über die letztendlich gewählte und der Umweltverträglichkeitsprüfung zugrunde gelegte Trasse freigestellt. Gegenstand dieses Verfahrens ist das vom Projektwerber eingereichte Vorhaben, nicht etwa eine andere als die beantragte Trassenführung. Alternativprojekte oder alternative Streckenführungen sind von der Behörde deshalb nicht zu prüfen; mit dem Vorbringen, eine Prüfung „sinnvollerer Varianten“ sei nicht ausreichend erfolgt, wird eine Verletzung konkreter subjektiver-öffentlicher Rechte nicht aufgezeigt (VwGH 24.5.2022, [Ra 2021/03/0167](#), m.w.N.).

2.2.4.3. In der UVE zum ggst. Vorhaben wird der Auswahlprozess zu den Trassenvarianten überblicksartig dargestellt und auf das Vorprojekt 2020 verwiesen. Das Dokument „Vorprojekt 2020 – Wirkungsanalyse“, das mit der zusammenfassenden Bewertung öffentlich aufgelegt wurde und somit Teil der Projektunterlagen bildet (OZ 064/2023 des NÖ Behördenaktes) enthält eine ausführliche Darstellung der Variantenprüfung. Darin werden auf 106 Seiten die Projekthistorie und die Geschichte der Entwicklung der geprüften Trassenvarianten im Einzelnen dargelegt, die einzelnen Varianten sowie deren Vor- und Nachteile in Bezug auf ihre Auswirkungen auf die einzelnen Schutzgüter detailliert beschrieben und bewertet sowie eine Sensitivitätsanalyse mit verschiedenen Gewichtungsvarianten durchgeführt. Schließlich wird die Auswahl der schlussendlich gewählten Variante ausführlich fachlich begründet und es werden Maßnahmenempfehlungen gegeben.

Der dazu von der Behörde befragte Sachverständige für Verkehrsplanung und Verkehrsprognose hat dazu im Band „fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen/Einwendungen“ dargelegt, dass die gewählte Variante 12 als Trasse mit der höchsten Zielerfüllung aus dem Auswahlprozess hervorgegangen sei. Aus verkehrsplanerischer und verkehrstechnischer Sicht habe diese Variante die höchsten Entlastungswirkungen erreicht, bedingt insbesondere durch hohe Entflechtungen der Verkehrsströme nördlich der Donau. Das Ergebnis der vorgenommenen Wirkungsanalyse hänge von der Gewichtung der einzelnen Beurteilungskriterien und von den gewählten Indikatoren für die Zielerreichung ab. Eine Sensitivitätsanalyse der Gewichtungen und Indikatoren sei bei der im Vorprojekt gewählten Methodik der Wirkungsanalyse für die Nachvollziehbarkeit unabdingbar und sei auch durchgeführt worden. Die Wirkungsanalyse zum Vorprojekt enthalte eine ausführliche Sensitivitätsanalyse. Im Rahmen der Sensitivitätsanalyse seien für alle untersuchten 13 Varianten insgesamt sechs Gewichtungsversionen durchgeführt worden. Die Sensitivitätsanalyse sei zweistufig erfolgt, die Variante 12 habe sich dabei sehr stabil als bestgereichte Variante herausgestellt. Die Trassenauswahl durch die Projektwerberin sei unter Berücksichtigung der Unterlagen zum Vorprojekt als nachvollziehbar dokumentiert und dargelegt zu bezeichnen.

Die NÖ Behörde stellt dazu in den rechtlichen Erwägungen ihres Bescheides, Kap. 1.9.6. fest, dass für die Behörde die Auswahl der konkreten Trasse insofern eindeutig nachvollziehbar gewesen sei, als sich diese zwingend aus Abwägung zwischen hoher Verkehrswirksamkeit, den rechtlichen und technischen (Anbindung an den Bestand) Vorgaben und möglichst geringen Auswirkungen auf die Umwelt ergebe, hier insbesondere die geringste Neuversiegelung von Böden. Weiters ergebe sich daraus, dass die gewählte Trasse auch geeignet sei, das Verkehrsbedürfnis zu befriedigen und damit einen geeigneten Standort darstelle.

Diese Würdigung der von den Projektwerbern vorgelegten Dokumentation der Trassenauswahl stellt sich für

das Bundesverwaltungsgericht auf Basis der angeführten Judikatur und Konzeption der Alternativenprüfung im UVP-G 2000 im konkreten Fall als ausreichend dar.

2.2.5. Grenzüberschreitende UVP:

Wie den Feststellungen zu entnehmen ist, hat das Vorhaben verkehrlich eine regionale Bedeutung. Neue Verkehrsrelationen werden durch die neue Donaubrücke nicht geschaffen. Die Erreichbarkeiten werden in den Spitzenstunden im betrachteten Netzabschnitt verbessert, im überregionalen Kontext sind diese Verbesserungen aber nicht relevant, das Potential für projektkausale raumstrukturelle Veränderungen ist gering.

Das Vorbringen der Zweit-Beschwerdeführerin, es hätte eine grenzüberschreitende UVP stattfinden müssen, geht daher ins Leere, da keine erheblichen grenzüberschreitenden Auswirkungen gem. § 10 Abs. 1 UVP-G 2000 zu erwarten sind.

2.3. Schutzgutübergreifende Aspekte

2.3.1. Schutzgutübergreifende Genehmigungsvoraussetzungen (UVP-G 2000 und Straßengesetze):

§ 17 Abs. 1, 3 bis 5 UVP-G 2000 lautet:

„Entscheidung

§ 17. (1) Die Behörde hat bei der Entscheidung über den Antrag die in den betreffenden Verwaltungsvorschriften und im Abs. 2 bis 6 vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen anzuwenden. Die Zustimmung Dritter ist insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist. Die Genehmigung ist in diesem Fall jedoch unter dem Vorbehalt des Erwerbs der entsprechenden Rechte zu erteilen.

(2) [...]

(3) Für Vorhaben der Z 9 bis 11 und Z 16 des Anhanges 1 sind an Stelle des Abs. 2 die Kriterien des § 24f Abs. 1 und 2 anzuwenden. Gleiches gilt für Vorhaben der Z 14, sofern sie Flughäfen gemäß § 64 des Luftfahrtgesetzes, [BGBl. Nr. 253/1957](#), betreffen; für diese Vorhaben der Z 14 sowie für Vorhaben der Z 9 bis 11 des Anhanges 1 sind weiters die Bestimmungen des § 24f Abs. 15 Satz 1 und 2 sowie die Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes anzuwenden.

(4) 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 Verschreibungen, insbesondere auch für Überwachungsmaßnahmen für erhebliche nachteilige Auswirkungen, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge, ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen. Die Überwachungsmaßnahmen sind je nach Art, Standort und Umfang des Vorhabens sowie Ausmaß seiner Auswirkungen auf die Umwelt angemessen festzulegen, die aufgrund der mitanzuwendenden Verwaltungsvorschriften notwendigen Maßnahmen sind hierbei zu berücksichtigen. Soweit dies durch Landesgesetz festgelegt ist, können Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen, die auf Vorratsflächen durchgeführt werden (Flächenpools), angerechnet werden. Die Beauftragung zur Unterhaltung und die rechtliche Sicherung der Flächen sind im Bescheid zu dokumentieren.

(5) 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 Verschreibungen, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können, ist der Antrag abzuweisen. Bei Vorhaben der Energiewende darf eine Abweisung nicht ausschließlich aufgrund von Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds erfolgen, wenn im Rahmen der Energieraumplanung eine strategische Umweltprüfung durchgeführt wurde. Im Rahmen dieser Abwägung sind auch relevante Interessen der Materien Gesetze oder des Gemeinschaftsrechts, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, zu bewerten. Dabei gelten Vorhaben der Energiewende als in hohem öffentlichen Interesse.

(5a) Ist eine hinreichende Konkretisierung von Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen noch nicht möglich, kann ein Konzept mit Maßnahmen, mit welchen die geplanten Eingriffe kompensiert werden sollen, genehmigt werden. Dieses hat jedenfalls Angaben zu Flächenumfang, Maßnahmenraum, Wirkungsziel, Standortanforderung sowie falls bereits möglich Angaben zur grundsätzlichen Maßnahmenbeschreibung, zum Zeitpunkt der Umsetzung, zur Beschreibung der Pflegerfordernisse und des Monitorings und zum Status der Flächensicherung zu enthalten. Über die Konkretisierung der Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen ist als Änderung gemäß § 18b zu entscheiden. Soweit dies durch Bundes- oder Landesgesetz vorgesehen ist, kann eine Ausgleichszahlung vorgeschrieben werden.

[...]"

§ 24f Abs. 1 UVP-G 2000 lautet:

„§ 24f. (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, einschließlich der Treibhausgase Kohlenstoffdioxid (CO₂), Methan (CH₄), Distickstoffoxid (N₂O), teilhalogenierte Fluorkohlenwasserstoffe (H-FKW), perfluorierte Kohlenwasserstoffe (P-FKW), Schwefelhexafluorid (SF₆) und Stickstofftrifluorid (NF₃), 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.

Der Entscheidung sind die vom Vorhaben voraussichtlich ausgehenden Auswirkungen zugrunde zu legen.

(1a) [...]

(2) Wird 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. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist insoweit die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.“

Die §§ 9 Abs. 1, 10 und 12a NÖ StraßenG 1999 lauten:

§ 9

Planung, Bau und Erhaltung von Straßen

(1) Öffentliche Straßen sind so zu planen, zu bauen und zu erhalten, dass sie

- dem zu erwartenden Verkehr entsprechen,
- dem öffentlichen Interesse nach § 12a entsprechen,
- bestehende Natur- und Kunstdenkmale, Nationalparks sowie Schutzgebiete nach dem NÖ Naturschutzgesetz 2000, LGBl. 5500, schonen,
- dem Landschafts- und Ortsbild angepaßt werden,
- keine Wasserschon- und -schutzgebiete beeinträchtigen,
- der erfolgten Bedachtnahme auf die Umwelt entsprechen und
- die bestehende Aufschließung von Grundstücken erhalten.

§ 10

Schutz der Umgebung

(1) Die Vorsorge des Straßenerhalters gegen unzumutbare Beeinträchtigungen von Personen, die sich nicht nur vorübergehend in der Umgebung der Straße aufhalten, und von Sachen durch den zu erwartenden Verkehr auf bestehenden Landesstraßen oder durch ein Straßenbauvorhaben des Landes (§ 12) darf durch geeignete Baumaßnahmen auf den Grundstücken Dritter erfolgen. Dazu gehören insbesondere Baumaßnahmen an Gebäuden (z. B. Einbau von Lärmschutzfenstern). Voraussetzungen für diese Baumaßnahmen sind:

- a) die Zustimmung des betroffenen Grundstückseigentümers und
- b) die Sicherstellung, dass die Bauwerke entweder durch den betroffenen Grundstückseigentümer oder einen Dritten erhalten und allenfalls wiederhergestellt werden.

Wird die Zustimmung verweigert, ist der betroffene Grundstückseigentümer so zu behandeln, als wäre die Baumaßnahme gesetzt worden.

[...]

(4) Die NÖ Landesregierung kann durch Verordnung nähere Regelungen zum Schutz der Umgebung vor baubedingten und betriebsbedingten Schallimmissionen für Straßenbauvorhaben des Landes samt deren Zulaufstrecken erlassen, die sowohl gemäß § 12 als auch nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, [BGBl.Nr. 697/1993](#) in der Fassung [BGBl. I Nr. 14/2014](#), zu bewilligen sind.“

„§ 12a

Öffentliches Interesse

(1) Im Bewilligungsverfahren gemäß § 12 ist zu prüfen, ob das Straßenbauvorhaben im öffentlichen Interesse liegt.

(2) Ein Straßenbauvorhaben liegt insbesondere dann im öffentlichen Interesse, wenn

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

(3) Ein übergeordneter Bedarf liegt vor, wenn ein Straßenbauvorhaben für die Erhaltung und den erforderlichen Ausbau eines überörtlichen Straßennetzes in einer Region oder im ganzen Land notwendig ist. Dabei ist auf - die aktuellen und innerhalb eines Prognosezeitraums von 20 Jahren zu erwartenden Anforderungen an das Straßennetz und - die wirtschaftliche, kulturelle und soziale Vernetzung mit benachbarten Regionen Bedacht zu nehmen.

(4) Die öffentlichen Interessen im Sinne des Abs. 2 sind mit allfälligen gegenläufigen öffentlichen Interessen und den geschützten Rechten der vom Vorhaben betroffenen Parteien, insbesondere mit dem Schutz des Grundeigentums, abzuwägen.“

Die §§ 13, 14 und 32 Oö. StraßenG 1991 lauten:

„§ 13 Grundsätze für die Herstellung und die Erhaltung, Umweltbericht

(1) Bei der Herstellung und der Erhaltung von öffentlichen Straßen ist - im Sinn des Art. 9 L-VG 1991 - insbesondere Bedacht zu nehmen auf

1. das Verkehrsbedürfnis,
2. die Wirtschaftlichkeit der Bauausführung,
3. die Sicherheit der öffentlichen Straßen und den Schutz langfristiger Lebensgrundlagen, 4. die möglichste Schonung der Natur, des Landschaftsbildes sowie der Luft, des Bodens und des Wassers,
5. Art und Intensität möglicher Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den zu erwartenden Verkehr auf der Straße,
6. bestehende und geplante Anlagen des öffentlichen Verkehrs,
7. die Erhaltung von Kunst und Naturdenkmälern,
8. die Erhaltung von wertvollen Stadt- und Ortsbildern und
9. die barrierefreie Gestaltung.

(2) Im Hinblick auf die Sicherheit der öffentlichen Straßen ist vorzusorgen, daß öffentliche Straßen nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften von den Straßenbenützern unter Berücksichtigung der durch Witterungsverhältnisse oder Elementarereignisse bestimmten Umstände ohne Gefahr benützbar sind.

(3) Die Straßenverwaltung hat bei der Herstellung und bei der Erhaltung öffentlicher Straßen - soweit erforderlich - die Schutzgüter des Abs. 1 gegeneinander abzuwägen und dabei eine Lösung anzustreben, die weitestgehend im Interesse aller dieser Schutzgüter gelegen ist. [...]

§ 14 Schutz der Nachbarn

(1) Bei der Herstellung von öffentlichen Straßen ist vorzusorgen, daß Beeinträchtigungen der Nachbarn durch

den auf diesen Straßen zu erwartenden Verkehr soweit herabgesetzt werden, als dies mit einem im Verhältnis zum erzielbaren Erfolg wirtschaftlich vertretbaren Aufwand möglich ist. Dies gilt nicht, wenn die Beeinträchtigung wegen der Art der Nutzung des der Straße benachbarten Geländes zumutbar ist.

(2) Die Vorsorge gegen Beeinträchtigungen im Sinne des Abs. 1 kann auch dadurch erfolgen, daß auf fremden Grundstücken mit Zustimmung des Eigentümers von der Straßenverwaltung geeignete Vorkehrungen (Baumaßnahmen an Gebäuden, Einbau von Lärmschutzfenstern und dergleichen) selbst getroffen oder veranlaßt werden, sofern die Erhaltung und die allfällige Wiederherstellung der Vorkehrungen durch den Eigentümer oder einen Dritten sichergestellt sind.

(3) Durch Abs. 1 werden für die Anrainer, nicht jedoch für sonstige Nachbarn subjektive Rechte begründet; durch Abs. 2 werden subjektive Rechte nicht begründet.

[...].“

„§ 32 Bewilligung

(1) Die Behörde hat über den Antrag gemäß § 31 Abs. 2 einen schriftlichen Bescheid zu erlassen.

(2) Die beantragte Bewilligung ist unter Berücksichtigung des Umweltberichtes (§ 13 Abs. 4) zu erteilen, wenn die zu bauende Straße, erforderlichenfalls unter Vorschreibung von Bedingungen und Auflagen für das Straßenbauvorhaben selbst bzw. für die Ausführung des Bauvorhabens den Grundsätzen des § 13 Abs. 1 und 2 entspricht und der Bewilligung auch sonst keine Bestimmung dieses Landesgesetzes entgegensteht; handelt es sich um einen Neubau oder um eine Umlegung einer öffentlichen Straße, so darf die Bewilligung nur dann erteilt werden, wenn sie der gemäß § 11 erlassenen Verordnung nicht widerspricht.“

2.3.2. Öffentliches Interesse

2.3.2.1. Niederösterreich

2.3.2.1.1. Gemäß § 12a Abs. 1 NÖ StraßenG 1999 ist im Bewilligungsverfahren für eine Straße zu prüfen, ob das Straßenbauvorhaben im öffentlichen Interesse liegt. Nähere Kriterien zur Bestimmung, wann ein Vorhaben im öffentlichen Interesse liegt, enthält § 12a Abs. 2 leg. cit.

In manchen Beschwerden wird moniert, das öffentliche Interesse sei im Verfahren nicht ausreichend berücksichtigt worden. Ein öffentliches Interesse könne aus dem Projekt nicht abgeleitet werden, da die Entlastungswirkung der Umfahrung XXXX zunichte gemacht werde und keine ungünstigen Verkehrsverhältnisse verbessert würden, die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs nur teilweise verbessert und an anderen Stellen erheblich verschlechtert werde, und die Interessen der Radfahrer nicht beachtet würden. Im Ergebnis wird auch argumentiert, es bestehe kein Bedarf für die neue Verkehrsverbindung.

Der angefochtene NÖ Bescheid führt zu den in § 12a Abs. 2 NÖ StraßenG 1999 angeführten Kriterien für das Vorliegen des öffentlichen Interesses (Verbesserung der Sicherheit oder Flüssigkeit des Verkehrs unter Bedachtnahme auf Interessen der Fußgänger und Radfahrer, Verbesserung ungünstiger Verkehrsverhältnisse, Vermeidung eines größeren Zeitaufwandes und Vorhandensein eines Verkehrsbedürfnisses oder eines übergeordneten Bedarfs) in Punkt 1.9.10 der Begründung (zusammengefasst) ins Treffen, mit dem Vorhaben erfolge ein leistungsfähiger Ausbau der Donaubrücke in Mauthausen und die Sicherung einer leistungsfähigen, verkehrssicheren und zukunftsfähigen Verkehrslösung zur Verbindung der Wirtschaftsräume XXXX. Durch Bündelung der Verkehrsströme auf leistungsfähigen Achsen würden die Verkehrssicherheit auf der geplanten und bestehenden Donaubrücke sichergestellt und die Verkehrsströme nördlich der Donau entflochten. Das Vorhaben bringe weiters eine Verkehrsreduzierung um knapp 2.800 Kfz/24h in der Ortsdurchfahrt XXXX, um rund 800 Kfz/24h in der Ortsdurchfahrt XXXX und darüber hinaus in der Ortsdurchfahrt Rems in Höhe von bis zu 1.700 Kfz/24h. Dies erhöhe jedenfalls die Verkehrssicherheit in den Ortsdurchfahrten und verringere die Immissionsbelastung in diesen Bereichen wesentlich. Das Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+ i.V.m. dem Mobilitätspaket 2018-2022 enthalte das Straßenprojekt „B123, Donaubrücke Mauthausen“ explizit als Maßnahme zur Gewährleistung einer leistungsfähigen Infrastruktur. Mit dem Mobilitätspaket Niederösterreich 2023-2027 sei eine neuerliche Konkretisierung erfolgt.

2.3.2.1.2. Wie den Feststellungen zu entnehmen ist, hat die Begutachtung der Beschwerdevorbringen durch den verkehrstechnischen Gerichts-Sachverständigen ergeben, dass durch das Bauvorhaben die Kapazitäten erhöht, ungünstige Verkehrsverhältnisse verbessert und Zeitaufwände am betroffenen Straßennetz reduziert werden.

Eine Erhöhung der Verkehrssicherheit durch das Projekt wird zwar nicht generell und uneingeschränkt erreicht, jedoch ist auch hier von überwiegend positiven Effekten auszugehen. Zu der vom verkehrstechnischen Sachverständigen im Interesse der Verkehrssicherheit erhobenen Forderung, dass Zugfahrten der Zuggarnitur 3 an der Eisenbahnkreuzung beim Wirtschaftspark XXXX zwischen 15:00 Uhr und 19:00 Uhr vor nicht stattfinden dürfen, ist auf die nachvollziehbare Aussage des NÖ Behördenvertreters in der Beschwerdeverhandlung hinzuweisen, wonach bei der NÖ Landesregierung zum Vorhaben „Erweiterung Bahnterminal Neumüller mit Schrottplatz und Gleisgruppe 2“ der Johann Neumüller GmbH ein UVP-Verfahren anhängig ist, dessen Gegenstand der Beurteilung auch die Eisenbahnkreuzung der Anschlussbahn des

Wirtschaftsparks Ecoplus XXXX bei Bahnkilometer 1,380 mit der Landesstraße B123 ist; sollten sich Auswirkungen des Vorhabens Neumüller auf den Straßenverkehr auf der B123 durch Erhöhung der Schließzeiten ergeben, würde der Betrieb des Vorhabens durch behördliche Vorschriften entsprechend eingeschränkt und durch Monitoring überwacht werden, sodass es jedenfalls zu keinen derartigen Auswirkungen kommen werde.

Bei der Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit eines Vorhabens sind konkret absehbare Entwicklungen zu berücksichtigen. Wenn also bereits konkrete Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass es in absehbarer Zeit zu einer Änderung des Sachverhalts kommen wird, und die Behörde in der Lage ist, sich über die Auswirkungen dieser Änderung ein hinlängliches Bild zu machen, dann ist auf derartige Entwicklungen bei der Entscheidung über die Genehmigung des Vorhabens Bedacht zu nehmen (VwGH 27.5.1997, [97/04/0026](#)).

Das Gericht konnte somit davon ausgehen, dass die Beurteilung des verkehrstechnischen Gerichts-Sachverständigen von der UVP-Behörde im Verfahren Neumüller berücksichtigt wird und es zu keinen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit kommen wird. Eigene Vorschriften im ggst. Verfahren waren dazu nicht notwendig. Tatsächlich wurde von der NÖ UVP-Behörde am 10.6.2025 ein Genehmigungsbescheid für das Vorhaben „Erweiterung Bahnterminal Neumüller mit Schrottlagerplatz und Gleisgruppe 2“, GZ: WST1-UG-82/029-2025, mit einer entsprechenden Auflage I.4.10.2 samt Aufzeichnungs- und Monitoringverpflichtung in Auflagen I.4.10.3 und 4 erlassen. Sollte sich erweisen, dass die Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs aufgrund der Dichte des Eisenbahnverkehrs nicht mehr in ausreichendem Maß gegeben ist, stellen das Eisenbahngesetz 1957 mit seinen Bestimmungen der §§ 48 und 49 sowie die Straßenverkehrsordnung mit ihrem § 43 Rechtsgrundlagen für die Erlassung wirksamer Gegenmaßnahmen zur Verfügung.

Die bestehenden Wegverbindungen und Radverkehrsverbindungen werden für die Betriebsphase wiederhergestellt bzw. sind vom Projekt nicht unmittelbar betroffen. Eine relevante Verschlechterung der Bedienqualität für den Radverkehr ist in der Betriebsphase nicht gegeben. Die Donauquerung wird für den Radverkehr deutlich verbessert.

Die B 123b „Neue Donaubrücke Mauthausen“ ist mit einem Realisierungshorizont ab 2024 im Mobilitätspaket Niederösterreich 2023 – 2027 explizit enthalten.

Es kann auf Grund der Leistungsfähigkeitsberechnungen selbst für einen Planfall, für den kein allgemeines Verkehrswachstum mehr angenommen wird, davon ausgegangen werden, dass die Einschätzung der Notwendigkeit der Ausbaumaßnahmen in einem Prognoseszenario stabil ist. Prognoseszenarien mit abnehmender Verkehrsnachfrage im motorisierten Individualverkehr sind auf Grund fehlender konkreter Maßnahmen zur Zielerreichung nicht absehbar.

2.3.2.1.3. Zu den Vorbringen von Beschwerdeführern, die in den Projektzielen enthaltene Annahme der Verkehrsentwicklung widerspreche den Klimazielen und sei daher durch eine zielkonforme Annahme der Verkehrsentwicklung zu ersetzen, ist auszuführen:

Der VwGH hat in seinem dbzgl. richtungsweisenden Erkenntnis vom 20.12.2016, Ro 2014/03/0035 Umbau Linz Hbf. Westkopf, ausgeführt:

„67 Die Bestimmung des § 6 Abs 1 Z 3 UVP-G 2000 bezieht sich auf die Darstellung des Ist-Zustands ohne die Verwirklichung des Vorhabens. Bei der Auslegung dieser Norm ist zu berücksichtigen, dass die Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 1 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 u.a. darin besteht, unter Beteiligung der Öffentlichkeit auf fachlicher Grundlage die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben auf Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, auf Boden, Wasser, Luft und Klima, auf die Landschaft sowie auf Sach- und Kulturgüter hat oder haben kann, wobei Wechselwirkungen mehrerer Auswirkungen untereinander miteinzubeziehen sind.

68 Eine solche Feststellung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen eines Vorhabens besäße wenig Aussagekraft, wenn sie sich bezüglich der als Basis ihrer Prüfung heranzuziehenden Ausgangswerte nicht auf das Ausmaß der tatsächlich bestehenden Immissionen, sondern auf rechtlich vorgeschriebene, praktisch aber nicht verwirklichte Werte stützte. Der Verwaltungsgerichtshof hat in diesem Sinn bereits ausgesprochen, dass die Behörde bei der Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit eines Vorhabens von der Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt ihrer Entscheidung auszugehen und dabei nicht konkret absehbare Entwicklungen außer Betracht zu lassen hat. Nur wenn bereits konkrete Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass es in absehbarer Zeit zu einer Änderung des Sachverhalts kommen wird, und die Behörde in der Lage ist, sich über die Auswirkungen dieser Änderung ein hinlängliches Bild zu machen, dann ist auf derartige Entwicklungen bei der Entscheidung über die Genehmigung des Vorhabens Bedacht zu nehmen (VwGH vom 27. Mai 1997, [97/04/0026](#)).

69 ii. Der Projektwerber hat daher bei der Beschreibung der voraussichtlich vom Vorhaben erheblich beeinträchtigten Umwelt nach § 6 Abs 1 Z 3 UVP-G 2000 von den tatsächlich bestehenden Immissionswerten auszugehen, auch wenn er selbst nach Maßgabe der Rechtsordnung bereits zum Zeitpunkt der Abgabe seiner Umweltverträglichkeitserklärung zur Herstellung einer niedrigeren Immissionssituation verpflichtet gewesen wäre. Folglich kann der belangten Behörde nicht erfolgreich mit dem Argument entgegengetreten werden, dass sie als Ist-Belastung und Nullvariante die (nach Ansicht der Revisionswerberin) zwar rechtskonform herzustellende, tatsächlich aber nicht bestehende Lärmimmissionssituation von 55dB (A) anzusetzen gehabt

hätte.“

Wenn konkrete Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass es in absehbarer Zeit zu einer Änderung des Sachverhalts kommen wird, und die Behörde in der Lage ist, sich über die Auswirkungen dieser Änderung ein hinlängliches Bild zu machen, dann ist also auf absehbare Entwicklungen bei der Entscheidung über die Genehmigung des Vorhabens Bedacht zu nehmen. Wie der verkehrstechnische Gerichts-Sachverständige nachvollziehbar dargelegt hat, und wie auch den Ausführungen in den Feststellungen und in der rechtlichen Beurteilung dieses Erkenntnisses zum NEKIP und zum Klimaschutz zu entnehmen ist, kann zum derzeitigen Zeitpunkt keineswegs davon ausgegangen werden, dass ein Szenario eines (deutlich) sinkenden Verkehrsaufkommens der zu erwartenden Realität entspricht. Ein derartiges Szenario kann daher diesem Erkenntnis nicht zugrunde gelegt werden.

Das Bestehen eines übergeordneten Bedarfes unter Berücksichtigung der aktuellen und innerhalb eines Prognosezeitraums von 20 Jahren zu erwartenden Anforderungen an das Straßennetz und der wirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Vernetzung mit benachbarten Regionen ist durch die Aufnahme des Vorhabens als Maßnahme, die bis 2027 umgesetzt werden soll, in das Mobilitätskonzept 2018-2022 und in dessen Fortführung 2023-2027 manifestiert. Diese Aufnahme des Vorhabens an prominenter Stelle in einem Verkehrskonzept des Landes ist ein starkes Indiz für das Bestehen eines übergeordneten Bedarfs im Sinne des § 12a Abs. 3 NÖ StraßenG 1999. Auch wenn von verschiedenen Seiten Kritik an der Verkehrspolitik öffentlicher Stellen geübt werden mag, so kommt es einem Verwaltungsgericht doch nicht zu, ohne handfester, konkreter Nachweise für falsche Planungsgrundlagen an öffentlichen verkehrspolitischen Konzepten zu zweifeln.

Insgesamt erweisen sich die Kriterien des § 12a NÖ StraßenG 1999 sämtlich als erfüllt, ein öffentliches Interesse am Vorhaben im Sinne des § 12a NÖ StraßenG 1999 ist somit gegeben.

2.3.2.1.4. Gemäß § 12a Abs. 4 StraßenG 1999 sind die öffentlichen Interessen im Sinne des Abs. 2 mit allfälligen gegenläufigen öffentlichen Interessen und den geschützten Rechten der vom Vorhaben betroffenen Personen, insbesondere mit dem Schutz des Grundeigentums, abzuwägen.

Die Behörde hat in Kap. 1.9.11. der Begründung ihres angefochtenen Bescheides eine relativ umfassende Interessenabwägung nach dieser Bestimmung durchgeführt. Dabei wies sie darauf hin, dass unter gegenläufigen öffentlichen Interessen, die im Rahmen dieser Bestimmung mit den für die Errichtung des Vorhabens sprechenden Interessen abzuwägen sind, jene zu verstehen sind, auf die andere Bestimmungen des NÖ StraßenG abstellen, wie der Schutz der Umgebung, die Bedachtnahme auf die Umwelt, der schonende Umgang mit ausgewiesenen Naturschutzgebieten bzw. -objekten, die Berücksichtigung des Landschafts- und Ortsbildes sowie die Verhinderung von Beeinträchtigungen von Wasserschutz- und schongebieten. Zum Gewicht dieser Interessen und auch zur Bedeutung, die der durch das Vorhaben verursachte Bodenverbrauch und die zusätzliche Emission von klimaschädigenden Gasen im Rahmen des Betriebs des Vorhabens bei der Interessenabwägung nach § 12 Abs. 3 NÖ StraßenG 1999 zukommt, ist den Ausführungen im angefochtenen Bescheid zu folgen und wird auf diese verwiesen. Die Interessenabwägung der Behörde ist auch im Licht der Beschwerdevorbringen, des verkehrstechnischen Gutachtens und der Erläuterungen in der mündlichen Verhandlung nicht zu beanstanden.

2.3.2.2. Oberösterreich

Das Oö. Straßengesetz 1991 bestimmt das öffentliche Interesse nicht ausdrücklich als Genehmigungsvoraussetzung, allerdings ergibt sich dieses indirekt aus § 13 Abs. 7 leg. cit. wenn es dort heißt: „Als öffentliche Straße aufgelassene Grundstücke sind den Eigentümern der angrenzenden Grundstücke zum Erwerb anzubieten, sofern sie nicht für andere im öffentlichen Interesse gelegene Vorhaben benötigt werden.“ Damit geht das Gesetz implizit davon aus, dass Landesstraßen im öffentlichen Interesse gelegen sind.

Darüber hinaus geht der VwGH davon aus, dass das Erfordernis eines Bedarfes besteht, dessen Deckung im öffentlichen Verkehrsinteresse gelegen ist (vgl. § 13 Abs. 1 Z 1 Oö.StrG 1991 "Verkehrsbedürfnis"). Allerdings ist davon auszugehen, dass schon mit der Erlassung der Trassenverordnung das öffentliche Interesse an der Herstellung der Straße festgestellt ist und die dort vorgenommenen Festlegungen, insbes. die Linienführung der Straße im festgelegten Rahmen, das straßenrechtliche Bewilligungsverfahren präjudizieren, weil schon im Verfahren zur Festlegung des Straßenverlaufes durch eine Verordnung nach § 11 Abs. 1 Oö. StrG 1991 die Grundsätze für die Herstellung und die Erhaltung von öffentlichen Straßen gemäß § 13 Abs. 1 und 2 leg. cit. einzuhalten sind, die auch als Voraussetzung für die Erteilung der straßenbaurechtlichen Bewilligung gemäß § 32 Abs. 2 leg. cit. zu beachten sind (VwGH 14.10.20023, 2001/05/1171).

Die Frage des öffentlichen Interesses ist im Straßengenehmigungsverfahren somit nicht mehr zu prüfen.

2.3.3. Sonstige straßenrechtliche Genehmigungskriterien

2.3.3.1. Niederösterreich

Zusätzlich zu den Vorbringen, die im Rahmen der Prüfung des öffentlichen Interesses nach § 12a NÖ Straßengesetz 1999 zu behandeln waren, wurden auch Sachverhalte angezogen, die unter die allgemeinen Grundsätze zu Planung, Bau und Erhaltung von Straßen gemäß § 9 leg. cit. zu subsumieren sind.

Es sind dies die Beschwerdevorbringen, das Vorhaben sei nicht an das Landschafts- und Ortsbild angepasst

und bestehende Aufschließungen von Grundstücken würden nicht erhalten.

Wie den Feststellungen zu entnehmen ist, wurde der Einfluss des Vorhabens auf das Orts- und Landschaftsbild im behördlichen und im verwaltungsgerichtlichen Verfahren durch ein entsprechendes Gutachten ausführlich geprüft, wobei die Auswirkungen des Vorhabens mit gering bis vertretbar, jedenfalls nicht erheblich beurteilt wurden. Gegen diese gutachterlichen Schlüsse wurden keine Einwendungen auf gleicher fachlicher Ebene oder wegen dessen Unschlüssigkeit erhoben.

Die Gerichts-Sachverständige für Landschaftsbild und Raumordnung hat in der Beschwerdeverhandlung vom 22.12.2025 aufgrund der Verlängerung der Lärmschutzwände im Zuge der Projektmodifikationen gemäß Spruchpunkt IV dieses Erkenntnisses eine zusätzliche Auflage vorgeschlagen, die bei den Parteien auf Zustimmung gestoßen ist und die in Spruchpunkt I.2 und II.2 dieses Erkenntnisses verankert wurde.

Die Planungsvoraussetzung des § 9 einer Anpassung an das Landschafts- und Ortsbild ist daher erfüllt.

Wie den Feststellungen zum öffentlichen Interesse zu entnehmen ist, werden sämtliche Wegverbindungen und Anbindungen von Grundstücken für die Betriebsphase wiederhergestellt bzw. sind vom Projekt nicht unmittelbar betroffen.

Abgesehen davon, dass nicht ersichtlich ist, welche subjektiv-öffentlichen Rechte oder welche Umweltschutzvorschrift die Beschwerdeführer:innen mit diesem Vorbringen geltend machen, erweist sich damit der Planungsgrundsatz der Erhaltung bestehender Aufschließung von Grundstücken des § 9 leg. cit. jedenfalls als erfüllt.

Zu den in § 10 leg. cit. vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen zum Schutz der Nachbarn siehe die Ausführungen zu den Auswirkungen von Schall und Luftschadstoffen.

2.3.3.2. Oberösterreich

Die Beschwerdevorbringen zu den einzelnen Tatbestandsvoraussetzungen des § 13 Oö. StraßenG 1991 sind sehr allgemein. Zur Verkehrssicherheit (§ 13 Abs. 1 Z 3) siehe bereits oben Pkt. 2.3.2.1.2. Zum Schutz der langfristigen Lebensgrundlagen und der möglichststen Schonung der Lebensgrundlagen und Schutzgüter (§ 13 Abs. 1 Z 3 und 4) vgl. die Ausführungen in der behördlichen zusammenfassenden Bewertung und in den angefochtenen Bescheiden sowie die Ausführungen zu Landschaft, Wald, Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und Artenschutz in diesem Erkenntnis.

Zu den in § 13 Abs. 1 Z 5 und § 14 leg. cit. vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen zum Schutz der Nachbarn siehe die Ausführungen zu den Auswirkungen von Schall und Luftschadstoffen.

Insgesamt gibt es keinen Hinweis darauf, dass die straßenrechtlichen Genehmigungskriterien des Oö. Straßengesetzes 1991 nicht eingehalten wären.

2.4. Auswirkungen von Luftschadstoffen, Klimaschutz

2.4.1. Luftschadstoffe:

In den Beschwerden wird einerseits geltend gemacht, die bestehenden Grenzwerte für Luftschadstoffe, insb. zu PM_{2,5}, würden nicht eingehalten, u.a. deshalb, weil der Reifenabrieb nicht oder nicht ordentlich berücksichtigt worden sei; andererseits wird befürchtet, dass die nach 2030 geltenden, neuen Grenzwerte nicht einzuhalten wären. Auch wird die Beurteilung der Auswirkungen der „Betriebsphase I“ vermisst.

2.4.1.1. § 20 Immissionsschutzgesetz-Luft – IG-L samt Anlage 1 zu § 3 Abs. 1 leg.cit. in der derzeit geltenden Fassung lautet:

„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 luftreinhalterrechtlichen 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 PM₁₀ gemäß Anlage 1a oder eine Überschreitung

- des um 10 µg/m³ erhöhten Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a,
- des Jahresmittelwertes für PM₁₀ gemäß Anlage 1a,
- des Jahresmittelwertes für PM_{2,5} 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 PM10 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/m³ (ausgenommen CO: angegeben in mg/m³; Arsen, Kadmium, Nickel, Benzo(a)pyren: angegeben in ng/m³)

Luftschadstoff	HMW	MW8	TMW	JMW
Schwefeldioxid	200 *)		120	
Kohlenstoffmonoxid		10		
Stickstoffdioxid	200			30 **)
PM10			50 ***)	40
Blei in PM10				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 µg/m³ gelten nicht als Überschreitung.

*) Der Immissionsgrenzwert von 30 µg/m³ ist ab 1. Jänner 2012 einzuhalten. Die Toleranzmarge beträgt 30 µg/m³ bei Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes und wird am 1. Jänner jedes Jahres bis 1. Jänner 2005 um 5 µg/m³ verringert. Die Toleranzmarge von 10 µg/m³ gilt gleich bleibend ab 1. Jänner 2005 bis 31. Dezember 2009. Die Toleranzmarge von 5 µg/m³ 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 ist 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 PM10-Fraktion als Durchschnitt eines Kalenderjahres.

Anlage 1b: Immissionsgrenzwert für PM2,5

zu § 3 Abs. 1

Als Immissionsgrenzwert der Konzentration von PM2,5 gilt der Wert von 25 µg/m³ als Mittelwert während eines Kalenderjahres (Jahresmittelwert). Der Immissionsgrenzwert von 25 µg/m³ ist ab dem 1. Jänner 2015 einzuhalten.“

Gemäß § 3 Abs. 1 IG-L gelten zwar im gesamten Bundesgebiet die unter Bedachtnahme auf die einschlägigen

wissenschaftlichen Erkenntnisse in den Anlagen 1 und 2 festgelegten Immissionsgrenzwerte zum dauerhaften Schutz der menschlichen Gesundheit. Für die Genehmigung von Anlagen (§ 2 Abs. 10 IG-L) gelten jedoch die Genehmigungsvoraussetzungen des § 20 Abs. 3 IG-L und somit die dort festgelegten, für PM10 und NO2 mit einem Puffer versehenen Grenzwerte. Die Grenzwerte für diese beiden Schadstoffe entsprechen damit nicht der Anlage 1 zu § 3 Abs. 1 IG-L, sondern den für diese Schadstoffe in der EU-Richtlinie 2008/50/EG (Luftqualitätsrichtlinie) festgelegten Grenzwerten. Der Gesetzgeber wollte damit eine Regelung schaffen, mit der Neugenehmigungen auch von emissionsarmen Anlagen in betroffenen Gebieten ermöglicht werden und dabei eine Anpassung an die Mindestanforderungen der EU-Luftqualitätsrichtlinie erfolgen sollte (VwGH 20.11.2014, [2011/07/0244](#), Hojesky/Lenz/Wollansky, IG-L, § 20 Rz 21 f).

Wie den Feststellungen zu entnehmen ist, werden aufgrund der Prognose für 2028 die auf den Jahresmittelwert bezogenen Grenzwerte für Stickstoffdioxid (40 µg/m³), PM10 (40 µg/m³) und PM2,5 (25 µg/m³) an allen Aufpunkten eingehalten. Die Emissionen in der Bauphase werden durch Einhaltung der Grenzwerte für Baumaschinen, die Feuchthaltnungsmaßnahmen und Waschanlagen i.V.m. dem Monitoring, wie sie in den Auflagen der Kapitel I.5.14 des OÖ Bescheides und 18 des NÖ Bescheides vorgeschrieben werden, nach dem Stand der Technik begrenzt. Für die Betriebsphase gilt, dass die Straße selbst keine Emissionen verursacht und die einzelnen Fahrzeuge die Emissionsvorschriften, die für diese Fahrzeuge gelten, einzuhalten haben. Auch im Hinblick auf die Betriebsphase sind die Emissionen daher als nach dem Stand der Technik begrenzt anzusehen. Die Genehmigungsvoraussetzungen des § 20 Abs. 2 und 3 sind somit eingehalten.

2.4.1.2. Die Richtlinie 2024/2881 des Europäischen Parlaments und des Rates über Luftqualität und saubere Luft für Europa vom 23.10.2024 sieht neue Grenzwerte vor, die im Jahr 2030 in Kraft treten sollen.

Demnach sollen künftig die auf den Jahresmittelwert bezogenen Grenzwerte für Stickstoffdioxid 20 µg/m³, für PM10 20 µg/m³ und PM2,5 10 µg/m³ betragen. In der Prognose für 2035 werden diese Grenzwerte für Stickstoffdioxid und für PM2,5 an Aufpunkten überschritten, wobei es allerdings durch das Vorhaben ausschließlich zu Überschreitungen kommen wird, die nach heutiger Rechtslage (§ 20 Abs. 3 Z 1 IG-L) irrelevant sind.

2.4.1.3. In den Beschwerden wird auch bemängelt, die Immissionsbelastung sei nicht möglichst geringgehalten. Zum Immissionsminimierungsgebot siehe unten Pkt. 2.12.1 (Gesamtbewertung).

2.4.2. Klimaschutz:

2.4.2.1. Von mehreren Beschwerdeführer:innen wird vertreten, das Vorhaben stehe im Widerspruch zum Klimaabkommen von Paris und zu den „Intentionen der Bundesregierung“.

Das Klimaabkommen von Paris enthält verbindliche Ziele in Bezug auf die Erderwärmung. Dieses enthält zwar Handlungspflichten, konkrete Treibhausgas-Reduktionsziele für die Unterzeichnerstaaten sind darin jedoch nicht enthalten, vielmehr sollen sich diese bemühen, durch regelmäßige Berichte ihre Reduktionsbemühungen transparent darzulegen. Das Abkommen enthält auch keinerlei Maßnahmen oder Vorschriften für bestimmte Sektoren, geschweige denn einzelne Projekte, sondern stellt es in die Verantwortung der Vertragsparteien, wie diese Ziele erreicht werden (vgl. zu allem die zusammenfassende Darstellung bei Hofer, Klimaschutzpflichten des Gesetzgebers, RdU 2025, 59 und die umfassende Darstellung in Binder/Ritter, Klimaschutz und Völkerrecht, in: Ennöckl [Hrsg.], Klimaschutzrecht, 1).

Die angeführten „Intentionen der Bundesregierung“ zur Umsetzung dieses Abkommens und der zu seiner Umsetzung erlassenen EU-Gesetzgebung manifestieren sich im „Integrierten nationalen Energie- und Klimaplan für Österreich (NEKIP)“, der am 3. Dezember 2024 finalisiert und an die EU-Kommission übermittelt wurde. Dieser Plan enthält, wie den Feststellungen zu entnehmen ist, zahlreiche Maßnahmen für den Mobilitätsbereich, allerdings keinerlei verbindliche Maßnahmen zur Beschränkung des Neubaus von Verkehrsinfrastruktur. Vielmehr sollen die Klimaziele im Verkehrsbereich durch einen Mix von Ausbau und Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs, Elektrifizierung, Digitalisierung und Bewusstseinsbildung erreicht werden. Konkrete Begrenzungen oder Reduktionsziele für bestimmte geografische Regionen, Verkehrsträger oder Infrastrukturen enthält dieser Plan nicht. Es gibt auch keine Bestimmung, die den zusätzlichen Ausstoß von Treibhausgasen durch konkrete Projekte begrenzen oder verbieten würde.

2.4.2.2. Durch das Vorhaben kommt es zu einem zusätzlichen Ausstoß von ca. 6000 t in der gesamten vierjährigen Bauphase, sowie 601 t/Jahr (Prognose 2035) in der Betriebsphase. Dies ist eine sehr kleine Menge im Vergleich mit den 21,7 Mio t Höchstmenge des Klimaschutzgesetzes für den Verkehr 2020.

Dabei gibt es keinen Anhaltspunkt, dass die Emissionen des Vorhabens nicht nach dem Stand der Technik begrenzt werden, sowohl was die Bauphase, als auch die Betriebsphase betrifft, wobei kein (direkter) Einfluss der Projektwerber auf die Emissionen der Straßennutzer besteht. Die Anforderungen des § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 sind in dieser Hinsicht erfüllt.

Zwar hat der VwGH deutlich gemacht, dass das Klima nach den unionsrechtlichen Vorgaben der UVP-Richtlinie zu den relevanten Fragen der UVP gehört, und zwar etwa auch für das konkrete Vorhaben einer dritten Flughafen-Piste. Mit der Novellierung der UVP-Richtlinie durch die Änderungs-Richtlinie 2014/52/EU sei die Bedeutung des Klimaschutzes noch verstärkt worden, indem ausdrücklich vom „Klimawandel“ gesprochen wird. Dadurch werde deutlich, dass das Schutzgut Klima umfassend zu begreifen sei und neben den Auswirkungen

auf das lokale Klima auch alle Aspekte betreffend den Klimawandel (also der globalen Dimension) beinhalte, und auch einen Gegenstand der Gesamtbewertung im Rahmen des § 17 Abs. 5 bzw. 24f Abs. 4 UVP-G 2000 bildet (VwGH 3.6.2019, [Ro 2018/03/0031](#), Rn 66 ff). In dieser Hinsicht käme eine Abweisung aufgrund einer vorgenommenen Gesamtabwägung in Frage, wenn trotz Einhaltung der anzuwendenden Genehmigungsbestimmungen schwerwiegende Umweltauswirkungen zu erwarten sind, die durch Projektmodifikationen bzw. Verschreibungen nicht vermeidbar sind. Solches ist für das konkrete Vorhaben jedoch ohne konkret quantifizierte Reduktionsverpflichtungen für einzelne Sektoren oder Regionen nicht nachzuweisen. Auch sonst konnte die Gefahr einer Verfehlung von Treibhausgas-Reduktionszielen durch das Vorhaben nicht konkret aufgezeigt werden (vgl. Baumgartner/Niederhuber, Klimaschutz und UVP, in: Ennöckl, Klimaschutzrecht, 267, 294).

Die Vorbringen, dass durch das Vorhaben die österreichische Klimaschutzpolitik konterkariert werde, führen die Beschwerdeführer:innen daher nicht zum Ziel.

2.5. Auswirkungen von Schall auf den Menschen:

In Beschwerden wird vorgebracht, der verursachte Lärm sei viel höher, als im behördlichen Verfahren festgestellt und die Prüfung der Auswirkungen der „Betriebsphase I“ sei ausständig.

2.5.1. Anzuwendendes Recht:

Gemäß § 10 Abs. 1 NÖ StraßenG 1999 darf die Vorsorge des Straßenerhalters gegen unzumutbare Beeinträchtigungen von Personen, die sich nicht nur vorübergehend in der Umgebung der Straße aufhalten, und von Sachen durch den zu erwartenden Verkehr auf bestehenden Landesstraßen oder durch ein Straßenbauvorhaben des Landes (§ 12) durch geeignete Baumaßnahmen auf den Grundstücken Dritter erfolgen. Dazu gehören insbesondere Baumaßnahmen an Gebäuden (z. B. Einbau von Lärmschutzfenstern). Voraussetzungen für diese Baumaßnahmen sind a) die Zustimmung des betroffenen Grundstückseigentümers und b) die Sicherstellung, dass die Bauwerke entweder durch den betroffenen Grundstückseigentümer oder einen Dritten erhalten und allenfalls wiederhergestellt werden. Wird die Zustimmung verweigert, ist der betroffene Grundstückseigentümer so zu behandeln, als wäre die Baumaßnahme gesetzt worden. Gem. Abs. 4 dieser Bestimmung kann die NÖ Landesregierung durch Verordnung nähere Regelungen zum Schutz der Umgebung vor baubedingten und betriebsbedingten Schallimmissionen für Straßenbauvorhaben des Landes samt deren Zulaufstrecken erlassen, die sowohl gemäß § 12 als auch nach dem UVP-G 2000 zu bewilligen sind. Nach dieser Bestimmung wurde mit LGBl. Nr. 22/2018 die NÖ Landesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung (LStrLärmIV) erlassen.

Eine dem § 10 NÖ Straßengesetz 1999 ähnliche Bestimmung enthält § 14 OÖ Straßengesetz 1991. Auch in Oberösterreich wurde mit LGBl. 3/2024 eine Oö. Landesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung erlassen.

Gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 ist bei Bestehen besonderer Immissionsschutzvorschriften insoweit die Gefährdung des Lebens und der Gesundheit von Menschen und die Zumutbarkeit einer Belästigung nach diesen Vorschriften zu beurteilen. Die NÖ LStrLärmIV stellt eine derartige Immissionsschutzvorschrift dar (vgl. zum Begriff der besonderen Immissionsschutzvorschrift bereits BVwG 16.11.2014, W102 2000176-1 Götzendorf Spange).

Das Bundesverwaltungsgericht hat zudem in seiner Entscheidung S1 Spange Seestadt Aspern vom 4.8.2020 (W248 2205132-1) weiter klargestellt, dass ein besonderer „Freiraumschutz“ nur dann zu gewährleisten ist, wenn keine besonderen Immissionsschutzvorschriften bestehen bzw. die anzuwendenden Immissionsschutzvorschriften einen Freiraumschutz ausdrücklich vorsehen. Nach der BStLärmIV als der für durch Bundesstraßenvorhaben verursachten Lärm maßgeblichen besonderen Immissionsschutzvorschrift würden primär Aufenthaltsräume iSd § 2 Z 2 BStLärmIV geschützt; bei Gebäuden von Nachbarn wurde der maßgebende Immissionspunkt für die Berechnung der Lärmindizes (§ 3 Abs. 1 und 2 BStLärmIV) auf der Fassade in der Höhe der jeweiligen Geschoße des Objektes festgelegt. Dieser Immissionsort sei auch maßgeblich für die Beurteilung der Lärmauswirkungen und die Ermittlung allenfalls erforderlicher straßenseitiger oder objektseitiger Lärmschutzmaßnahmen (§ 4 BStLärmIV). Ein allgemeiner Freiraumschutz sei hingegen in der BStLärmIV nicht vorgesehen.

Nichts Anderes gilt aber für die weitgehend regelungsidenten LStrLärmIV.

Nach den beiden anzuwendenden Landesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnungen (§§ 6, 7) gelten folgende Grenzwerte:

- Bei vorhabensbedingten Immissionserhöhungen aus dem Straßenverkehr ist der zulässige vorhabensbedingte, vom Verkehr auf der Landesstraßentrasse ausgehende Immissionseintrag bis zum Erreichen eines Immissionsgrenzwerts gemäß Abs. 2 bei geschützten Personen wie folgt begrenzt: $L_{den} = 55,0$ dB $L_{night} = 45,0$ dB ;
- Für die Beurteilung unzumutbarer Belästigungen von geschützten Personen durch Straßenverkehrslärm gelten folgende Immissionsgrenzwerte: $L_{den} = 60,0$ dB $L_{night} = 50,0$ 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 $60,0$ dB $< L_{den} \leq 65,0$ dB sowie im Bereich von

50,0 dB < L_{night} ≤ 55,0 dB sind vorhabensbedingte Immissionserhöhungen von bis zu 1,0 dB irrelevant;

- Für die Beurteilung der Gesundheitsgefährdung von geschützten Personen durch Straßenverkehrslärm gelten folgende Immissionsgrenzwerte: L_{den} = 65,0 dB L_{night} = 55,0 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.

Bei Lärmimmissionen, ausgehend vom Verkehr auf der Landesstraßentrasse, ist der zur Einhaltung des zulässigen vorhabensbedingten Immissionseintrags und der Immissionsgrenzwerte gemäß § 6 erforderliche Lärmschutz für geschützte Personen vorrangig durch straßenseitige (aktive) Lärmschutzmaßnahmen sicherzustellen. Als straßenseitige (aktive) Maßnahmen gelten insbesondere Lärmschutzwände, Lärmschutzwälle, Trassierungen im Einschnitt und eine Kombination daraus (§ 8).

Wenn bei Lärmimmissionen, ausgehend vom Verkehr auf der Landesstraßentrasse, straßenseitige (aktive) Lärmschutzmaßnahmen zur Einhaltung des zulässigen vorhabensbedingten Immissionseintrags 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 straßenseitigen (aktiven) Lärmschutzmaßnahmen der Schutz für Räumlichkeiten mittels objektseitiger (passiver) Lärmschutzmaßnahmen zulässig (§ 9 Abs. 1).

Wird bei geschützten Personen ausgehend vom Verkehr auf der Landesstraßentrasse, der zulässige vorhabensbedingte Immissionseintrag für L_{night} gemäß § 6 Abs. 1 überschritten und sind straßenseitige (aktive) Maßnahmen nicht zu ergreifen, haben sie Anspruch auf den Einbau von Schalldämmlüftern in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden ohne Austausch bestehender Fenster. Wird bei geschützten Personen bei relevanten vorhabensbedingten Lärmzunahmen der Immissionsgrenzwert für L_{den} gemäß § 6 Abs. 2 überschritten und sind straßenseitige (aktive) 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 geschützten Personen bei relevanten vorhabensbedingten Lärmzunahmen der Immissionsgrenzwert für L_{night} gemäß § 6 Abs. 2 überschritten und sind straßenseitige (aktive) 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. Wird bei geschützten Personen gemäß § 6 Abs. 4 der im Einzelfall festgelegte zulässige vorhabensbedingte Immissionseintrag oder einer der im Einzelfall festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten und sind straßenseitige (aktive) Maßnahmen nicht zu ergreifen, ist es zulässig, den Lärmschutz ausschließlich durch objektseitige (passive) Maßnahmen sicherzustellen. In diesem Fall haben die geschützten Personen Anspruch auf objektseitige (passive) Maßnahmen in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren. Im Bereich von Zulaufstrecken sowie im Fall des § 6 Abs. 5 ist es zulässig, den Lärmschutz ausschließlich durch objektseitige (passive) Maßnahmen sicherzustellen (§ 9 der Landesstraßen-Lärmschutzverordnungen).

2.5.2. Subsumption:

Wie den Feststellungen zu entnehmen ist, sind die Grenzwerte der NÖ als auch OÖ LStLärmIV in jeder Betriebsphase eingehalten, wobei die Einzelfallbeurteilung nach § 6 Abs. 3 der Verordnungen durch den medizinischen Sachverständigen erfolgt ist. Im Planfall 2028-1 kann es zu weiteren Betroffenen kommen, die einen vorhabensbedingten Immissionseintrag von >59,3 dB für den L_{den} aufweisen. Dies, da die Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht an allen Straßenabschnitten in Kraft treten und daher Verkehrserhöhungen kompensieren. Der Untersuchungsraum und die dargestellten Lärmindizes in Tabellenform sind aber ausreichend, um alle maßgeblichen Immissionsorte zu beurteilen. Eine Auflage zur Begrenzung der vorhabensbedingten Immissionserhöhungen auf 0,4 dB ab einem L_{night} > 60 dB und L_{den} > 70 dB ist auf Basis der vorgelegten tabellierten Werte ausreichend bestimmt, kann durch die Projektwerberin umgesetzt werden und ist in der behördlichen Auflagenkontrolle nachprüfbar.

Zur Einzelfallprüfung und zur daraus erfließenden, auch den Vorschlägen des schalltechnischen Gerichtssachverständigen folgenden Auflage siehe unten zur menschlichen Gesundheit.

2.6. Gesundheitliche Auswirkungen:

Gegen die humanmedizinische Beurteilung, die den angefochtenen Bescheiden zugrunde liegt, wurden in den Beschwerden schwerwiegende Bedenken vorgebracht. In erster Linie wurde eingewendet, die (Ultra-)Feinstaub- und Lärmbelastung und ihre gesundheitlichen Auswirkungen, insbesondere auf Kinder, sei grob unterschätzt worden. Es seien zusätzliche Tote aufgrund des Vorhabens zu erwarten, das Erkrankungs- und Sterberisiko sei um ein Vielfaches höher als angegeben. Auch sei die Belastung bei Einbrückenbetrieb nicht geprüft worden. Sämtliche Vorbringen konnten vom humanmedizinischen Gerichts-Sachverständigen schlüssig und nachvollziehbar ausgeräumt werden.

Die humanmedizinische Prüfung hat ergeben, dass die nach den anzuwendenden Landesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnungen geltenden Lärm-Grenzwerte ausreichen, um Schutz vor unzumutbarer

Belästigung oder Gesundheitsgefährdung durch Lärm zu gewährleisten. Als Ergebnis der gem. § 6 Abs. 4 der Verordnungen durchzuführenden Einzelfallprüfung waren neue Auflagen vorzuschreiben (Spruchpunkt I.3 und II.3 dieses Erkenntnisses), wonach dort, wo an einem Wohnobjekt ein Lärm von > 60,0 dB bzw. Lden von > 70,0 dB einwirkt es zu vorhabensbedingten Immissionserhöhungen von > 0,4 dB kommt, der Einbau von Schalldämmlüftern und gegebenenfalls der Austausch bestehender Fenster und Türen gegen Schallschutzfenster und -türen in Aufenthaltsräumen an den betroffenen Fassaden zu prüfen ist, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren. Aufgrund einer Präzisierung durch den schalltechnischen Gerichts-Sachverständigen war hinsichtlich der erforderlichen akustischen Eigenschaften auf die OIB-Richtlinie 5 Schallschutz zu verweisen (Verhandlungsschrift vom 22.12.2025, S. 14).

Ebenso hat sich ergeben, dass andere (niedrigere) Grenzwerte für Luftschadstoffe als die gesetzlich vorgeschriebenen auch für den Schutz von Kindern nicht erforderlich sind, weil bei der Beurteilung der Gesundheitsgefährdung, deren Art und Nachhaltigkeit über eine bloße Belästigung hinausgeht, eine Durchschnittsbetrachtung (durchschnittlich gesunde Erwachsene und Kinder) vorzunehmen ist.

Durch das Vorhaben ist daher keine Gefährdung der Gesundheit oder unzumutbare Belästigung der Nachbarn zu befürchten. Die Genehmigungskriterien des § 17 Abs. 3 i.V.m. § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a und c und Abs. 3 UVP-G 2000 werden somit eingehalten.

2.7. Wertminderung von Liegenschaften, Eigentumsrecht:

2.7.1. Die Drei- bis Achtbeschwerdeführer:innen, soweit Nachbar:innen, machen Beeinträchtigungen ihres Liegenschaftseigentums geltend.

Dabei verweisen die Beschwerden in sehr allgemeiner Form auf die im behördlichen Verfahren vorgebrachten Einwendungen; weiters wird gerügt, dass eine wildbiologische Beurteilung nicht erfolgt sei, die sich mit den Auswirkungen des Vorhabens auf die der verbleibenden Liegenschaften befasse. Insbesondere werden eine erschwerte Bewirtschaftung ihrer Grundstücke, Brandschäden durch Windwurf, Austrocknung des Grundes, vermehrte Verbiss- und Fegeschäden, Wertminderung des Jagdreviers und vermehrtes Auftreten von eingeschleppten Schädlingen und Neophyten durch drohende Hochwasserschäden sowie eine Abschneidung der direkten und geraden Zufahrt zu den Grundstücken geltend gemacht.

Wie den Feststellungen zum Thema Liegenschaftsnutzung zu entnehmen ist, sind dauernde Flächendurchschneidungen landwirtschaftlicher Nutzflächen sind nur in geringem Ausmaß gegeben, da große Teile des Projektes am Bestand, wo es nur im Randbereich bestehender Verkehrswege zu zusätzlichen Flächenbeanspruchungen kommt, ausgeführt werden; die Beeinflussung in Folge Zerschneidung der Landschaft/Barrierewirkung ist gering. Die Erreichbarkeit der landwirtschaftlich genutzten Flächen ist zu jedem Zeitpunkt gewährleistet. Relevante Behinderungen der Flächenbewirtschaftung und im landwirtschaftlichen Wegenetz sind nicht zu erwarten. Die Zerschneidungseffekte des forstlichen Wegenetzes können durch die Wiederherstellung der wichtigsten Wirtschaftswegrelationen weitgehend in der Betriebsphase kompensiert werden. Während der Bauphase ist eine Erschwerung der forstlichen Bewirtschaftung nicht völlig auszuschließen. Als Restbelastung werden zum Teil geringfügig längere Bringungsdistanzen auftreten. Die Erschließung der entstehenden Restwaldkomplexe ist nur über die Errichtung neuer Zu- bzw. Abfahrten möglich.

Weiters wurde festgestellt, dass Windwurfschäden, die in etwa bis in einer Tiefe des eineinhalbfachen gesetzlich verankerten Deckungsschutzes, das wären 60 m, auftreten können, sowie vor allem an den südexponierten Trassenrändern aufgrund der neuen Bestandesränder Randschäden theoretisch möglich und Rindenschäden nicht völlig auszuschließen sind. Allfällige lokale Veränderungen des Bodenwasserhaushaltes (Aushagerung) durch verstärkte Untersonnung sind von temporärem Charakter und nicht zu erwarten. Es ist davon auszugehen, dass durch den Einfluss des Seitenlichtes eine verstärkte Entwicklung der krautigen Bodenvegetation bzw. die Bildung von Wasserreißern an Bäumen eintreten wird, sodass die Effekte der Aushagerung vernachlässigbar sind.

Zu möglichen Hochwasserschäden ist den entsprechenden Feststellungen zu entnehmen, dass weder Eigentum noch sonstige dingliche Rechte durch Hochwasser zusätzlich gefährdet werden. Dies schließt auch ein vermehrtes Auftreten von eingeschleppten Schädlingen und Neophyten ein.

2.7.2. Gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000 ist die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden.

Wie die Behörden in Kap. 1.9.17 (NÖ) bzw. Kap. 8.73 (OÖ) der Begründung der angefochtenen Bescheide richtig ausgeführt haben, ergibt sich aus der Rechtsprechung des VwGH, dass das (in diesem Aspekt der GewO 1994 nachgebildete) UVP-G 2000 das Eigentum eines Nachbarn nur bei Bedrohung seiner Substanz oder wenn eine sinnvolle Nutzung der Sache wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich ist, schützt, nicht hingegen bei einer bloßen Minderung des Verkehrswertes. Dabei kann für die Frage, wann eine Gefährdung des Eigentums im Sinne des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000 vorliegt, auf Rechtsprechung des VwGH zur GewO 1994 zurückgegriffen werden (vgl. VwGH 19.12.2013, [2011/03/0160](#)).

Eine Gefährdung dinglicher Rechte i.S.d. § 74 Abs. 2 Z 1 GewO 1994 besteht nur dann, wenn diese in ihrer

Substanz bedroht werden, indem ihre bestimmungsmäßige Nutzung auf Dauer unmöglich gemacht wird (vgl. VwGH 10.12.2009, [2007/04/0168](#), m.w.N.). Als nicht durch § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000 geschützt angesehen werden können aufgrund der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs zu § 74 Abs. 2 Z 1 GewO 1994 etwa der Verlust der Vermietbarkeit einer Liegenschaft für Zwecke des Fremdenverkehrs oder auch massive finanzielle Verluste durch das Ausbleiben von Kunden einer Fischteichanlage und die damit verbundene voraussichtlich notwendige Einstellung des Betriebes (vgl. die Entscheidungen VwGH 27.01.2006, [2003/04/0130](#) sowie 27.06.2003, 2001/04/0236). Wendet sich ein Nachbar gegen das zur Genehmigung eingereichte Vorhaben aus dem in § 74 Abs. 2 Z 1 GewO 1994 genannten Grund der Eigentumsgefährdung, so hat er nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs zur genannten Vorschrift durch ein konkretes Vorbringen geltend zu machen, dass durch das Vorhaben sein Eigentum über eine bloße Minderung des Verkehrswertes hinaus in seiner Substanz, wozu auch der Verlust der Verwertbarkeit zählt, bedroht ist (vgl. etwa VwGH 27.06.2003, [2001/04/0236](#), m.w.N.).

Da nichts Derartiges in den Beschwerden substantiiert behauptet wurde, gehen die Beschwerdevorbringen zu einer Beeinträchtigung des Eigentums sämtlich ins Leere.

2.7.3. Darüber hinaus ist darauf hinzuweisen, dass die Forst-, Jagd- oder Landwirtschaft auch keine selbständigen, im Rahmen des Schutzgutes Mensch ins Gewicht fallenden, Rechtsgüter darstellen.

Diese Auslegung ergibt sich aus den in § 1 UVP-G 2000 festgelegten Zielen der UVP, Auswirkungen auf die Umwelt festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten und Maßnahmen zu prüfen, diese Auswirkungen zu verringern oder zu vermeiden. Zweck des UVP-G 2000 ist es hingegen nicht, Auswirkungen auf andere öffentliche Interessen hintanzuhalten. Insbesondere fallen ökonomische Interessen nicht unter das Schutzgut „Menschen“ in § 1 Abs. 1 lit. a) UVP-G 2000. Dieses umfasst den Einzelnen und dessen Gesundheit und Wohlbefinden, nicht jedoch (indirekte) wirtschaftliche Auswirkungen auf das Leben des Menschen. Solche Auswirkungen sind nur insoweit relevant, als sie auf das Schutzgut Sach- und Kulturgüter des § 1 Abs. 1 lit. d) einwirken oder unter das Genehmigungskriterium des § 17 Abs. 2 Z 2 lit. a) berühren (vgl. Sladek/Trautner/Lindner, Fischer, Jäger, Forst- und Landwirte in der UVP, RdU 2010, 42 und 54, die u.a. auf die englische und französische Sprachfassung der UVP-Richtlinie – „human beings“, „l'homme“ – verweisen; zutreffend im Ergebnis auch Schmelz, Tourismus als Schutzgut im Genehmigungsverfahren?, ecolex 2017, 617; bereits der Umweltsenat hat in US 3/1999/5-109 Zistersdorf, Pkt. 5.13, klargestellt, dass sich für eine Einbeziehung der ökonomischen Folgen eines Vorhabens im spezifischen Kontext des UVP-G kein Anhaltspunkt ergibt und § 1 Abs. 1 Z 1 keine „ökonomische Umwelt des Menschen“ beschreibt). Wirtschaftliche Interessen stellen kein Umweltschutzinteresse im beschriebenen Sinn dar, und können daher auch nicht im Rahmen etwa des § 17 Abs. 5 UVP-G 2000 gegen die für das Vorhaben sprechenden Interessen abgewogen werden.

2.7.4. Die Ausführungen der Zweitbeschwerdeführerin zum Recht auf Eigentum gem. Art. 1 des Zusatzprotokolls zur Europäischen Menschenrechtskonvention und Art. 5 des Staatsgrundgesetzes gehen ins Leere, da im ggst. Verfahren keine Enteignung erfolgt.

2.8. Wasser:

In den Beschwerden wurden Auswirkungen des Vorhabens auf das Grundwasser („Austrocknung des Grundes“), Nachteile im Hochwasserfall (Verschlechterung der Hochwassersituation, insb. auch aufgrund von Klimawandelfolgen) und die Gefährdung von Wasserlebewesen durch Einleitung von Schadstoffen geltend gemacht. Eine Verletzung bestimmter, mitanzuwendender wasserrechtlicher Bewilligungsvoraussetzungen wurde nicht explizit vorgetragen.

Ein Konsenswerber hat nach den Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes 1959 (WRG) dann einen Rechtsanspruch auf die Erteilung einer wasserrechtlichen Bewilligung, wenn diese – und sei es auch nur unter Nebenbestimmungen – keine fremden Rechte verletzt, keine öffentlichen Interessen beeinträchtigt und die Anlage dem Stand der Technik i.S.d. § 12a Abs. 2 leg. cit. entspricht (vgl. etwa VwGH 26.01.2012, [2010/07/0085](#)). Dabei steht auch eine bloß geringfügige Verletzung von Rechten Dritter in qualitativer oder in quantitativer Hinsicht der Erteilung einer wasserrechtlichen Bewilligung entgegen, außer die Beeinträchtigung ist nicht „merkbar“ (vgl. VwGH 29.01.2015, [Ro 2014/07/0018](#), m.w.N.). Auch eine Verschmutzung des Grundwassers kann eine Beeinträchtigung der Rechte Dritter darstellen (vgl. etwa VwGH 15.11.2007, [2007/07/0118](#)). Nach § 12 Abs. 4 WRG hat ein Grundeigentümer überdies – bei sonstiger Pflicht zur Versagung – das Recht, dass sein Grundstück auf die bisher geübte Art benutzbar bleibt (vgl. etwa VwGH 20.09.2001, [97/07/0019](#)).

Nach den zu den – soweit strittigen – Tatsachenfragen getroffenen Sachverhaltsfeststellungen ist davon auszugehen, dass es zu keinen wesentlichen Veränderungen bzw. Verschlechterungen im Hinblick auf die Hochwassersituation kommt, und keine Gefahr besteht, dass der Grundwasserstrom abgeschnitten wird und es dadurch zur Austrocknung von Waldflächen kommt. Ebenso wurde festgestellt, dass eine Gefährdung des Huchens und anderer Wasserlebewesen durch Schadstoffe nach dem Stand der Technik ausgeschlossen ist.

Die wasserrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen der §§ 12 und 12a WRG betreffend die Vorsorge vor Beeinträchtigung fremder Rechte werden daher bei Errichtung und Betrieb des verfahrensgegenständlichen

Vorhabens eingehalten. So ergibt sich, dass dessen Errichtung und Betrieb im Hinblick auf die mengenmäßigen Auswirkungen auf allfällige rechtmäßig geübte Wasserbenutzungen jedenfalls nicht merkbar sein werden, auch aus qualitativer Sicht kommt es in Anbetracht der Einhaltung der Schwellenwerte nach Anlage 1 der Qualitätszielverordnung Grundwasser Chemie zu keinen „Verschmutzungen“ des Grundwassers. Auch ist angesichts des festgestellten Sachverhalts nicht hervorgekommen, dass irgendein betroffenes Grundstück der Beschwerdeführer:innen durch die Errichtung und den Betrieb der Vorhaben nicht mehr auf die bisher geübte Art benutzbar sein wird.

Auch nach dem WRG geschützte öffentliche Interessen, wie insbesondere der Schutz des Grund- und Oberflächenwassers vor Verunreinigungen in seiner näheren Konkretisierung nach den Vorschriften des § 30 ff und 105 WRG werden durch Errichtung und Betrieb des Vorhabens nicht beeinträchtigt.

2.9. Artenschutz:

2.9.1. Allgemeines:

§ 18 und § 20 Abs. 4 NÖ NSchG 2000 lauten:

„§ 18

Artenschutz

(1) Die Vorschriften zum Artenschutz dienen dem Schutz und der Pflege der wildlebenden Tier- und Pflanzenarten in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Vielfalt. Der Artenschutz umfasst

1. den Schutz der Tiere und Pflanzen und ihrer Lebensgemeinschaften vor Beeinträchtigungen durch den Menschen, insbesondere durch den menschlichen Zugriff, 2. den Schutz, die Pflege, die Entwicklung und die Wiederherstellung der Lebensräume wildlebender Tier- und Pflanzenarten sowie die Gewährleistung ihrer sonstigen Lebensbedingungen und
3. die Ansiedlung von Tieren und Pflanzen verdrängter wildlebender Arten in geeigneten Biotopen innerhalb ihres natürlichen Verbreitungsgebietes.

(2) Wildwachsende Pflanzen oder freilebende Tiere, die nicht Wild im Sinne des NÖ Jagdgesetzes 1974, LGBl. 6500, sind, deren Bestandsschutz oder Bestandspflege

1. wegen ihrer Seltenheit oder der Bedrohung ihres Bestandes,
2. aus wissenschaftlichen oder landeskundlichen Gründen,
3. wegen ihres Nutzens oder ihrer Bedeutung für den Naturhaushalt oder
4. zur Erhaltung von Vielfalt oder Eigenart von Natur und Landschaft erforderlich ist, sind durch Verordnung der Landesregierung gänzlich oder, wenn es für die Erhaltung der Art ausreicht, teil- oder zeitweise unter Schutz zu stellen. In der Verordnung können die Tier- und Pflanzenarten, deren Vorkommen im Landesgebiet vom Aussterben bedroht ist, bestimmt werden.

(3) Durch Verordnung können nichtheimische Arten besonders geschützten heimischen Arten gleichgestellt werden, wenn deren Bestandsschutz erforderlich ist, um im Geltungsbereich dieses Gesetzes Ursachen ihres bestandsgefährdenden Rückgangs zu beschränken oder auszuschließen, und die

1. in einem anderen Bundesland oder in ihrem Herkunftsland einen besonderen Schutz genießen,
2. in internationalen Übereinkommen, denen Österreich beigetreten ist, mit einer entsprechenden Kennzeichnung aufgeführt sind oder
3. nach gesicherten Erkenntnissen vom Aussterben bedroht sind, ohne in ihrem Herkunftsland geschützt zu sein.

(4) Es ist für die nach den Abs. 2 und 3 besonders geschützten Arten verboten:

1. Pflanzen oder Teile davon auszugraben oder von ihrem Standort zu entfernen, zu beschädigen oder zu vernichten, in frischem oder getrocknetem Zustand zu erwerben, zu verwahren, weiterzugeben, zu befördern oder feilzubieten. Dieser Schutz bezieht sich auf sämtliche ober- und unterirdische Pflanzenteile;
2. Tiere zu verfolgen, absichtlich zu beunruhigen, zu fangen, zu halten, zu verletzen oder zu töten, im lebenden oder toten Zustand zu erwerben, zu verwahren, weiterzugeben, zu befördern oder feilzubieten;
3. Eier, Larven, Puppen oder Nester dieser Tiere oder ihre Nist-, Brut-, Laich- oder Zufluchtstätten zu beschädigen, zu zerstören oder wegzunehmen sowie
4. Störungen an den Lebens-, Brut- und Wohnstätten der vom Aussterben bedrohten und in der Verordnung aufgeführten Arten, insbesondere durch Fotografieren oder Filmen, zu verursachen.“

„§ 20

Ausnahmebewilligungen

[...]

(4) Durch Bescheid kann die Landesregierung Ausnahmen von den Vorschriften nach § 18 gestatten, sofern es keine anderweitige zufrieden stellende Lösung gibt und unter der Bedingung, dass die Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahmegenehmigung ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen. In der Bewilligung ist zumindest festzulegen,

1. für welche Arten die Ausnahme gilt,
2. die zugelassenen Fang- oder Tötungsmittel, -einrichtungen und -methoden und
3. welche Kontrollen vorzunehmen sind.

(5) Eine Bewilligung gemäß Abs. 4 darf nur erteilt werden

1. zum Schutz der wildlebenden Tiere und Pflanzen und zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume;
2. zur Verhütung ernster Schäden insbesondere an Kulturen und in der Tierhaltung sowie an Wäldern, Fischgründen und Gewässern sowie an sonstigen Formen von Eigentum;
3. im Interesse der Volksgesundheit und der öffentlichen Sicherheit oder aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art oder positiver Folgen für die Umwelt;
4. zu Zwecken der Forschung und des Unterrichts, der Bestandsauffüllung und Wiederansiedlung und der für diese Zwecke erforderlichen Aufzucht einschließlich der künstlichen Vermehrung von Pflanzen;
5. um unter strenger Kontrolle, selektiv und in beschränktem Ausmaß die Entnahme oder Haltung einer begrenzten Anzahl von Exemplaren bestimmter Tier- und Pflanzenarten zu erlauben.

[...]"

Art. 2, 5 und 9 EU-Vogelschutzrichtlinie lauten:

„Artikel 2

Die Mitgliedstaaten treffen die erforderlichen Maßnahmen, um die Bestände aller unter Artikel 1 fallenden Vogelarten auf einem Stand zu halten oder auf einen Stand zu bringen, der insbesondere den ökologischen, wissenschaftlichen und kulturellen Erfordernissen entspricht, wobei den wirtschaftlichen und freizeitbedingten Erfordernissen Rechnung getragen wird.“

„Artikel 5

Unbeschadet der Artikel 7 und 9 erlassen die Mitgliedstaaten die erforderlichen Maßnahmen zur Schaffung einer allgemeinen Regelung zum Schutz aller unter Artikel 1 fallenden Vogelarten, insbesondere das Verbot

- a) des absichtlichen Tötens oder Fangens, ungeachtet der angewandten Methode;
- b) der absichtlichen Zerstörung oder Beschädigung von Nestern und Eiern und der Entfernung von Nestern;
- c) des Sammelns der Eier in der Natur und des Besitzes dieser Eier, auch in leerem Zustand;
- d) ihres absichtlichen Störens, insbesondere während der Brut- und Aufzuchtzeit, sofern sich diese Störung auf die Zielsetzung dieser Richtlinie erheblich auswirkt;
- e) des Haltens von Vögeln der Arten, die nicht bejagt oder gefangen werden dürfen.“

„Artikel 9

(1) Die Mitgliedstaaten können, sofern es keine andere zufriedenstellende Lösung gibt, aus den nachstehenden Gründen von den Artikeln 5 bis 8 abweichen:

- a) — im Interesse der Gesundheit und der öffentlichen Sicherheit,
— im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt,
— zur Abwendung erheblicher Schäden an Kulturen, Viehbeständen, Wäldern, Fischereigeieten und Gewässern,
— zum Schutz der Pflanzen- und Tierwelt;
- b) zu Forschungs- und Unterrichtszwecken, zur Aufstockung der Bestände, zur Wiederansiedlung und zur Aufzucht im Zusammenhang mit diesen Maßnahmen;
- c) um unter streng überwachten Bedingungen selektiv den Fang, die Haltung oder jede andere vernünftige Nutzung bestimmter Vogelarten in geringen Mengen zu ermöglichen.

[...]"

Art. 12 und 16 EU-FFH-Richtlinie lauten:

„Artikel 12

(1) Die Mitgliedstaaten treffen die notwendigen Maßnahmen, um ein strenges Schutzsystem für die in Anhang IV Buchstabe a) genannten Tierarten in deren natürlichen Verbreitungsgebieten einzuführen; dieses verbietet:

- a) alle absichtlichen Formen des Fangs oder der Tötung von aus der Natur entnommenen Exemplaren dieser Arten;
- b) jede absichtliche Störung dieser Arten, insbesondere während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten;
- c) jede absichtliche Zerstörung oder Entnahme von Eiern aus der Natur;
- d) jede Beschädigung oder Vernichtung der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten.

(2) Für diese Arten verbieten die Mitgliedstaaten Besitz, Transport, Handel oder Austausch und Angebot zum Verkauf oder Austausch von aus der Natur entnommenen Exemplaren; vor Beginn der Anwendbarkeit dieser Richtlinie rechtmäßig entnommene Exemplare sind hiervon ausgenommen.

(3) Die Verbote nach Absatz 1 Buchstaben a) und b) sowie nach Absatz 2 gelten für alle Lebensstadien der Tiere im Sinne dieses Artikels.

[...]

Artikel 16

(1) Sofern es keine anderweitige zufriedenstellende Lösung gibt und unter der Bedingung, daß die Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahmeregelung ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen, können die Mitgliedstaaten von den Bestimmungen der Artikel 12, 13 und 14 sowie des Artikels 15 Buchstaben a) und b) im folgenden Sinne abweichen:

- a) zum Schutz der wildlebenden Tiere und Pflanzen und zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume;
- b) zur Verhütung ernster Schäden insbesondere an Kulturen und in der Tierhaltung sowie an Wäldern, Fischgründen und Gewässern sowie an sonstigen Formen von Eigentum;
- c) im Interesse der Volksgesundheit und der öffentlichen Sicherheit oder aus anderen zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art oder positiver Folgen für die Umwelt;
- d) zu Zwecken der Forschung und des Unterrichts, der Bestandsauffüllung und Wiederansiedlung und der für diese Zwecke erforderlichen Aufzucht, einschließlich der künstlichen Vermehrung von Pflanzen;
- e) um unter strenger Kontrolle, selektiv und in beschränktem Ausmaß die Entnahme oder Haltung einer begrenzten und von den zuständigen einzelstaatlichen Behörden spezifizierten Anzahl von Exemplaren bestimmter Tier- und Pflanzenarten des Anhangs IV zu erlauben

[...]“.

Gemäß § 18 Abs. 3 NÖ NSchG 2000 sind wildwachsende Pflanzen oder freilebende Tiere, die nicht Wild im Sinne des NÖ Jagdgesetzes 1974 sind und deren Bestandsschutz oder Bestandspflege erforderlich ist, durch Verordnung der Landesregierung teil- oder zeitweise unter Schutz zu stellen. Eine derartige Verordnung wurde mit LGBI. 5500-2 als NÖ Artenschutzverordnung erlassen. Danach sind u.a. alle wildlebenden Vogelarten gemäß Art. 1 der Vogelschutz-Richtlinie, sofern sie nicht dem NÖ Jagdgesetz 1974 unterliegen, alle Arten von Fledermäusen, der Springfrosch und die Knoblauchkröte geschützt.

Für diese Arten ist u.a. verboten (§ 18 Abs. 4), Tiere zu verfolgen, absichtlich zu beunruhigen, zu fangen, zu halten, zu verletzen oder zu töten (Z 2), Brut- oder Zufluchtstätten zu beschädigen, zu zerstören oder wegzunehmen (Z 3) sowie Störungen der Arten zu verursachen (Z 4).

Gemäß § 20 Abs. 4 NÖ NSchG 2000 kann die Landesregierung Ausnahmen von den Vorschriften nach § 18 gestatten, sofern es keine anderweitige zufriedenstellende Lösung gibt und unter der Bedingung, dass die Populationen der betroffenen Art in ihrem natürlichen Verbreitungsgebiet trotz der Ausnahmegenehmigung ohne Beeinträchtigung in einem günstigen Erhaltungszustand verweilen. Eine solche Ausnahmegenehmigung darf gem. § 20 Abs. 5 NÖ NSchG 2000 nur unter bestimmten Bedingungen erteilt werden.

Durch diese Bestimmungen sollen Art. 5 und 9 der EU-Richtlinie 2009/147/EG über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten vom 30.11.2009 (Vogelschutzrichtlinie), sowie Art. 12, 13 und 16 der EU-Richtlinie 92/43 EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen vom 21.5.1992 (Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie, FFH-Richtlinie), in nationales Recht umgesetzt werden (vgl. die Erläuternden Bemerkungen zu LGBI. Nr. 87/2000 und LGBI. Nr. 69/2007). Die entsprechende Judikatur des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) und des Verwaltungsgerichtshofs (VwGH) dazu ist maßgeblich.

Für die Vogelschutzrichtlinie hat der EuGH in seiner Entscheidung C-473/19 vom 4.3.2021 Föreningen Skydda Skogen klargestellt, dass der Schutz des Art. 5 der Richtlinie (insb. Verbot des absichtlichen Tötens und Fangens, der absichtlichen Zerstörung oder Beschädigung von Nestern und Eiern und der Entfernung von

Nestern, und der absichtlichen Störung, insbesondere während der Brut- und Aufzuchtzeit), alle wildlebenden Vogelarten umfasst.

Die Artenschutzbestimmungen ermöglichen die Erteilung einer Genehmigung für ein Vorhaben, wenn kein Verbotstatbestand erfüllt ist oder eine Ausnahmegenehmigung erteilt werden kann.

Für den österreichischen Teil des Vorhabens wurden in den Beschwerden keine Erfüllung artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände geltend gemacht. Eine solche ist auch nicht ersichtlich.

2.9.2. CEF-Maßnahmen:

Der VwGH entscheidet in ständiger Rechtsprechung, dass dann, wenn die ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird, bereits die Erfüllung des Verbotstatbestands vermieden werden kann (VwGH 18.12.2012, [2011/07/0190](#); grundlegend und unter eingehender Berücksichtigung der Rechtsprechung des EuGH: VwGH 15.10.2020, [Ro 2019/04/0021](#) 380kV-Salzburgleitung, Rz 516 ff mwN). Maßgeblich sei, ob die gegenständlichen Vorgänge unter einem durch andere, mit dem Projekt unmittelbar verbundene Ersatzmaßnahmen oder Ausgleichsmaßnahmen kompensiert werden und deshalb der verpönte Effekt auf die Verbreitung und den Lebensraum der betroffenen Art nicht eintritt.

Dies schlägt auch die Europäische Kommission in ihrem Leitfaden zum strengen Schutzsystem für Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse im Rahmen der FFH-Richtlinie 92/43/EWG aus 2021 (C[2021] 7301 final, RNr. 2-67 bis 2-73) vor. Danach erfüllen Maßnahmen, die die kontinuierliche ökologische Funktionalität einer Stätte garantieren, die Anforderungen von Artikel 12 Absatz 1 Buchstabe d) der FFH-Richtlinie. Die Maßnahmen müssen mit großer Sicherheit ausreichen, um jede Beschädigung oder Vernichtung zu vermeiden, und die Maßnahmen müssen rechtzeitig und in angemessener Form wirksam durchgeführt werden. Die Beurteilung der Erfolgsaussichten muss auf der Grundlage objektiver Informationen und unter Berücksichtigung der Merkmale und spezifischen Umweltbedingungen der betreffenden Stätte Rechnung vorgenommen werden.

Auch in der Literatur wird überwiegend die Auffassung vertreten, dass CEF-Maßnahmen (CEF = „Continued ecological functionality“) bei der Frage des Eintritts von Verbotstatbeständen zu berücksichtigen sind (Berl/Bergthaler, CEF-Maßnahmen im System des Natura-2000-Artenschutzes, RdU-U&T 2016/7, RdU 2016, 36; Leidenmühler/Mayrhofer, CEF-Maßnahmen im Gebiets- und Artenschutzrecht, ZTR 2019, 130; aA Mauerhofer, EU-Gebiets- und Artenschutz-Judikatur: CEF-Maßnahmen ade?, RdU 2019, 37 und 109). Die Anwendbarkeit von CEF-Maßnahmen wird darin nicht nur in Bezug auf den Verbotstatbestand der Vernichtung von Fortpflanzungs- und Ruhestätten, sondern auch in Bezug auf das Störungsverbot – insoweit sich die Störung auch auf Fortpflanzungs- und Ruhestätten auswirkt – und wegen ihrer Ähnlichkeit auch auf die entsprechenden Tatbestände des Art. 5 Vogelschutz-Richtlinie gesehen (Berl/Bergthaler 2016, 38 f). Davon scheint auch der VwGH auszugehen, wenn er die „Berücksichtigung schadensbegrenzender bzw. funktionserhaltender Maßnahmen“ allgemein für die „Verwirklichung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände“ prüft (VwGH [Ro 2019/04/0021](#) Rz 513).

Auch der EuGH stellt sichtlich darauf ab, dass das Verbot der Beschädigung oder Vernichtung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten (erst) dann erfüllt ist, wenn die kontinuierliche ökologische Funktionalität in dem natürlichen Lebensraum der betroffenen Art in einem einzelnen Gebiet trotz Vorsorgemaßnahmen durch Beschädigung, Zerstörung oder Verschlechterung, unmittelbar oder mittelbar, einzeln oder kumulativ mit anderen Maßnahmen, verloren geht (EuGH 4.3.2021, C-473/19 *Föreningen Skydda Skogen*, Rz 86).

2.9.3. Absichtliches Töten, Verletzen, Beunruhigen oder Fangen von Tieren:

Dieses Verbot bezieht sich auf Einzelexemplare. Danach erfüllt jede absichtliche Tötungs- oder Verletzungshandlung in Bezug auf Einzelexemplare den Tatbestand, wobei auch jedes Inkaufnehmen als absichtliche Handlung gilt (EuGH 10.11.2016, C-504/14 *Kyparissia*; 4.3.2021, C-473/19 *Föreningen Skydda Skogen*; VwGH 10.8.2018, [Ra 2018/03/0066](#); 15.10.2020, [Ro 2019/04/0021](#) 380kV Salzburgleitung). Allerdings ist der Bezug auf das Individuum dadurch relativiert, dass der Tatbestand nur dann als erfüllt angesehen wird, wenn für einzelne Individuen eine signifikante Erhöhung des Risikos zu befürchten ist, die über jenes Risiko hinausgeht, dem die Exemplare im Rahmen des allgemeinen Naturgeschehens unterliegen. Der VwGH hält das Kriterium der signifikanten Erhöhung des Risikos der Tötung für geeignet, um zu beurteilen, wann von einem in Kauf nehmen gesprochen werden kann und hat nicht beanstandet, dass das Bundesverwaltungsgericht für die Frage der Erhöhung des Tötungsrisikos auf das allgemeine Naturgeschehen (und die damit verbundenen Gefahren) sowie darauf abgestellt hat, inwieweit im betroffenen Lebensraum unabhängig vom geplanten Vorhaben für die jeweiligen Tiere bereits Risiken – etwa aus der Nutzung dieses Lebensraumes durch den Menschen – resultieren (VwGH [Ro 2019/04/0021](#) 380kV Salzburgleitung, Rz 502).

2.9.3.1. Vögel:

Zu einer absichtlichen Tötung oder Verletzung einzelner Individuen von Vögeln kommt es in der Bauphase nicht. Dies wurde bereits vom behördlichen Gutachter für biologische Vielfalt festgestellt und wurde in den Beschwerden nicht in Frage gestellt.

Gefangen werden Vögel projektgemäß nicht, die absichtliche Beunruhigung einzelner Tiere wurde in den

Beschwerden nicht geltend gemacht.

2.9.3.2. Fledermäuse:

Zu einer absichtlichen Tötung oder Verletzung einzelner Individuen von Fledermäusen kommt es nicht, da diese die Auswirkung infolge nunmehr wirksamer CEF-Maßnahmen nicht eintritt.

Gefangen werden Fledermäuse projektgemäß nicht, die absichtliche Beunruhigung einzelner Tiere wurde in den Beschwerden nicht geltend gemacht.

2.9.3.3. Amphibien:

Für diese Tierarten ist eine absichtliche Tötung infolge nunmehr wirksamer CEF-Maßnahmen ebenfalls auszuschließen.

Ein Fangen eines Individuums, um es ohne schuldhafte Säumnis sogleich an seinem Zielort freizulassen, stellt kein "Fangen" im Sinn der artenschutzrechtlichen Bestimmungen dar. Nicht anders kann das - auch Umsiedlungen und Transferierungen betreffende - Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofs vom 18.12.2012, 2011/07/0190, verstanden werden, in welchem der Gerichtshof auch zu allfälligen Erfordernissen von Ausnahmegewilligungen Stellung nahm. Für die projektgemäße Anwendung Umsiedlungsmaßnahmen ist daher eine Ausnahmegewilligung nicht erforderlich (US 26.8.2013, 3A/2012/19-51 Graz Murkraftwerk). Die Bergung und Verbringung einzelner vorgefundener Tiere in die Ersatzhabitate in der Bauphase fällt somit nicht in diese Kategorie.

Die absichtliche Beunruhigung einzelner Tiere wurde in den Beschwerden nicht geltend gemacht.

2.9.3.4. Der Verbotstatbestand des § 18 Abs. 4 Z 2 NÖ NSchG 2000 ist daher nicht erfüllt.

2.9.4. Beschädigung oder Zerstörung von Nestern, Nist-, Brut-, Laich- oder Zufluchtstätten:

Dieser Verbotstatbestand dient der Umsetzung sowohl von Art. 5 lit b Vogelschutz-RL (Verbot der absichtlichen Zerstörung oder Beschädigung von Nestern und Eiern und der Entfernung von Nestern) als auch von Art. 12 Abs. 1 lit. d FFH-RL (Verbot jeder Beschädigung oder Vernichtung der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten). Gilt nach Unionsrecht für Vögel ausschließlich Art. 5 Vogelschutz-RL, so wird durch die unterschiedslose Einbeziehung des Schutzes von „Nist-, Brut-, Laich- oder Zufluchtstätten“ in § 18 NÖ NSchG der Schutz der FFH-RL für Fortpflanzungs- oder Ruhestätten für alle geschützten Tiere, also auch für Vögel, das Schutzniveau der FFH-RL übernommen. Nach der Judikatur ist damit der diesbezüglich strengere Schutz maßgeblich (EuGH 4.3.2021, Rs C-473/19 Föreningen Skydda Skogen, Rz 47 und 48, mit Hinweis auf Art. 14 Vogelschutz-RL).

Im Rahmen des Schutzes von Ruhe- und Fortpflanzungsstätten im Sinn von Art. 12 Abs. 1 lit. d FFH-RL sind nicht nur absichtliche, sondern auch unabsichtliche Handlungen verboten, um Fortpflanzungs- und Ruhestätten verstärkt vor Handlungen zu schützen, die zu ihrer Beschädigung oder Vernichtung führen. Das Verbot betrifft im Unterschied zu den in Art. 12 Abs. 1 lit. a bis c FFH-RL genannten Handlungen nicht unmittelbar die Tierarten, sondern soll wichtige Teile ihres Lebensraums schützen. Es sollen wichtige Teile des Lebensraums der geschützten Tierarten so erhalten werden, dass diese Arten die u. a. für die Ruhe wesentlichen Bedingungen vorfinden können (EuGH 2.7.2020, Rs C-477/19, Magistrat der Stadt Wien [„Feldhamster I“], Rz 27 ff). Der Begriff „Fortpflanzungsstätte“ umfasst auch deren Umfeld, sofern sich dieses Umfeld als erforderlich erweist, um den geschützten Tierarten eine erfolgreiche Fortpflanzung zu ermöglichen. Als „Beschädigung“ gilt auch die materielle Verschlechterung eines Habitats, die im Gegensatz zur Vernichtung schleichend erfolgen und zur graduellen Verschlechterung der ökologischen Funktionalität der betreffenden Stätte führen kann (EuGH 28.10.2021, Rs C-357/20, Magistrat der Stadt Wien [„Feldhamster II“], Rz 34, 48).

Durch das Vorhaben kommt es – wie in den Feststellungen dargelegt – aufgrund der Projektmodifikationen der Projektwerberin im Zuge des Beschwerdeverfahrens und der vorgeschriebenen Nebenbestimmungen in den Spruchpunkten I.1 und IV dieses Erkenntnisses infolge der Implementierung wirksamer CEF-Maßnahmen zu keiner Beeinträchtigung von Ruhe- und Fortpflanzungsstätten und damit zu keiner Zerstörung von Nestern, Nist-, Brut-, Laich- oder Zufluchtstätten von Mittelspecht, Amphibien oder Fledermäusen mehr. Die Beschwerden waren daher in Bezug auf eine Vermeidung von Beeinträchtigungen dieser Art erfolgreich, da die kontinuierliche ökologische Funktionalität dieser Stätten nunmehr gesichert ist.

Das Vorbringen, auch der Lebensraum der Sumpfschildkröte könnte beeinträchtigt werden, geht ins Leere, da im Projektgebiet, wie in den Feststellungen dargelegt, aus biologischer Sicht keine lokale Population der Art existiert, die vorhandenen Tiere wurden ausgesetzt. Es handelt sich daher nicht um „wildlebende Tiere“ in ihrem „natürlichen Lebensraum“ (§ 18 Abs. 1 NÖ NSchG 2000, Art. 2 Abs. 1 FFH-RL) im Sinn der Artenschutzbestimmungen, die demnach im ggst. Verfahren keine Anwendung auf die Sumpfschildkröte finden.

Der Verbotstatbestand des § 18 Abs. 4 Z 3 NÖ NSchG 2000 ist daher ebenfalls nicht erfüllt.

2.9.5. Störungen an Lebens-, Brut- und Wohnstätten:

Gemäß § 18 Abs. 4 NÖ NSchG 2000 sind Störungen an den Lebens- Brut- und Wohnstätten der in der Verordnung aufgeführten Arten verboten.

Gemäß Art. 5 der Vogelschutzrichtlinie 2009/147/EG erlassen die Mitgliedstaaten die erforderlichen

Maßnahmen zur Schaffung einer allgemeinen Regelung zum Schutz aller unter Art. 1 der Richtlinie fallenden Vogelarten, insbesondere u.a. das Verbot ihres absichtlichen Störens, insbesondere während der Brut- und Aufzuchtzeit, sofern sich diese Störung auf die Zielsetzung dieser Richtlinie erheblich auswirkt. Gemäß Art. 1 i.V.m. Art. 2 der Richtlinie ist es Zielsetzung der Richtlinie, die Bestände sämtlicher wildlebender Vogelarten auf einem Stand zu halten oder auf einen Stand zu bringen, der insbesondere den ökologischen, wissenschaftlichen und kulturellen Erfordernissen entspricht, wobei den wirtschaftlichen und freizeitbedingten Erfordernissen Rechnung getragen wird. Nach dem 8. Erwägungsgrund sind Schutz und Pflege oder Wiederherstellung einer ausreichenden Vielfalt und einer ausreichenden Flächengröße der Lebensräume für die Erhaltung aller Vogelarten unentbehrlich. Da § 18 Abs. 4 NÖ NSchG 2000 eine Umsetzung von Art. 5 der Vogelschutzrichtlinie darstellt, hat in Bezug auf Vögel eine richtlinienkonforme Interpretation dahingehend zu erfolgen, dass Störungen verboten sind, die sich auf die Zielsetzung dieser Richtlinie erheblich auswirken.

Nach dem Wortlaut der Bestimmung des Art. 12 Abs. 1 lit. b FFH-Richtlinie bezieht sich das Störungsverbot nicht auf einzelne Individuen, sondern auf Arten. Es ist auf Handlungen gerichtet, die in besonderer Weise geeignet sind, den Erhaltungszustand der geschützten Arten zu beeinträchtigen, insbesondere an Orten, die für diese Arten von besonderer Bedeutung sind oder wo sie bei der Fortpflanzung, Aufzucht, Überwinterung und Wanderung beeinträchtigt werden. Eine „Störung“ im Sinne von Artikel 12 FFH-Richtlinie liegt nach dem Leitfaden der Europäischen Kommission zum strengen Schutzsystem für Tierarten von gemeinschaftlichem Interesse im Rahmen der FFH-Richtlinie 92/43/EWG aus 2012 vor, wenn durch die betreffende Handlung die Überlebenschancen, der Fortpflanzungserfolg oder die Reproduktionsfähigkeit einer geschützten Art beeinträchtigt werden könnten, zu einer Verkleinerung des Siedlungsgebiets oder zu einer Umsiedlung oder Vertreibung der Art führt (Rz 2-37; vgl. VwGH [Ro 2019/04/0021](#), Rz 506).

Die Störung von in den Beschwerden angesprochenen Arten (Mittelspecht, Fledermäuse, Amphibien) wird bereits durch den umfassenden Schutz ihrer Ruhe- und Fortpflanzungsstätten, der in diesem Beschwerdeverfahren sichergestellt wurde, hintangehalten. Weitere Maßnahmen nach diesem Tatbestand sind nicht erforderlich. Der Störungstatbestand wurde auch in den Beschwerden nicht gesondert geltend gemacht.

Der Verbotstatbestand des § 18 Abs. 4 Z 4 NÖ NSchG 2000 ist daher ebenfalls nicht erfüllt.

2.9.6. Ergebnis:

Da im Ergebnis kein Verbotstatbestand des § 18 Abs. 4 erfüllt ist, waren die Voraussetzungen zur Erteilung einer Ausnahmegenehmigung nach § 20 Abs. 4 und 5 NÖ NSchG nicht zu prüfen.

2.10. Wald:

§ 17 ForstG lautet:

„Rodung

§ 17. (1) Die Verwendung von Waldboden zu anderen Zwecken als für solche der Waldkultur (Rodung) ist verboten.

(2) Unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 1 kann die Behörde eine Bewilligung zur Rodung erteilen, wenn ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald nicht entgegensteht.

(3) Kann eine Bewilligung nach Abs. 2 nicht erteilt werden, kann die Behörde eine Bewilligung zur Rodung dann erteilen, wenn ein öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald überwiegt.

(4) Öffentliche Interessen an einer anderen Verwendung im Sinne des Abs. 3 sind insbesondere begründet in der umfassenden Landesverteidigung, im Eisenbahn-, Luft- oder öffentlichen Straßenverkehr, im Post- oder öffentlichen Fernmeldewesen, im Bergbau, im Wasserbau, in der Energiewirtschaft, in der Agrarstrukturverbesserung, im Siedlungswesen oder im Naturschutz. (5) Bei der Beurteilung des öffentlichen Interesses im Sinne des Abs. 2 oder bei der Abwägung der öffentlichen Interessen im Sinne des Abs. 3 hat die Behörde insbesondere auf eine die erforderlichen Wirkungen des Waldes gewährleistende Waldausstattung Bedacht zu nehmen. Unter dieser Voraussetzung sind die Zielsetzungen der Raumordnung zu berücksichtigen.

[...]

Rodungsbewilligung; Vorschriften

§ 18. (1) Die Rodungsbewilligung ist erforderlichenfalls an Bedingungen, Fristen oder Auflagen zu binden, durch welche gewährleistet ist, dass die Walderhaltung über das bewilligte Ausmaß hinaus nicht beeinträchtigt wird. Insbesondere sind danach

1. ein Zeitpunkt festzusetzen, zu dem die Rodungsbewilligung erlischt, wenn der Rodungszweck nicht erfüllt wurde,
2. die Gültigkeit der Bewilligung an die ausschließliche Verwendung der Fläche zum beantragten Zweck zu binden oder
3. Maßnahmen vorzuschreiben, die

- a) zur Hintanhaltung nachteiliger Wirkungen für die umliegenden Wälder oder
- b) zum Ausgleich des Verlustes der Wirkungen des Waldes (Ersatzleistung) geeignet sind.

(2) In der die Ersatzleistung betreffenden Vorschrift ist der Rodungswerber im Interesse der Wiederherstellung der durch die Rodung entfallenden Wirkungen des Waldes zur Aufforstung einer Nichtwaldfläche (Ersatzaufforstung) oder zu Maßnahmen zur Verbesserung des Waldzustandes zu verpflichten. Die Vorschrift kann auch dahin lauten, dass der Rodungswerber die Ersatzaufforstung oder die Maßnahmen zur Verbesserung des Waldzustandes auf Grundflächen eines anderen Grundeigentümers in der näheren Umgebung der Rodungsfläche auf Grund einer nachweisbar getroffenen Vereinbarung durchzuführen hat. Kann eine Vereinbarung zum Zeitpunkt der Erteilung der Rodungsbewilligung nicht nachgewiesen werden, ist die Vorschrift einer Ersatzleistung mit der Wirkung möglich, dass die bewilligte Rodung erst durchgeführt werden darf, wenn der Inhaber der Rodungsbewilligung die schriftliche Vereinbarung mit dem Grundeigentümer über die Durchführung der Ersatzleistung der Behörde nachgewiesen hat.“

2.10.1. Interessenabwägung:

Die Dritt- bis Siebt-Beschwerdeführer kritisieren allgemein die forstrechtliche Interessenabwägung der Behörde, weil sie meinen, das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens überwiege das besondere öffentliche Interesse an der Walderhaltung nicht.

Wie den Feststellungen zu entnehmen ist, besteht ein sehr hohes öffentliches Interesse an der Walderhaltung (Wertziffer 3 im Waldentwicklungsplan in Bezug auf die Wohlfahrtsfunktion). Eine forstrechtliche Rodungsgenehmigung kann daher nur nach Durchführung einer Interessenabwägung nach § 17 Abs. 4 ForstG erfolgen.

Das ForstG nennt in seinem § 17 Abs. 4 ForstG ausdrücklich als Beispiel für ein öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung von Waldboden als zur Waldkultur den „öffentlichen Straßenverkehr“.

Die vorzunehmende Interessenabwägung setzt voraus, dass zunächst festgestellt wird, ob und in welchem Ausmaß ein öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Flächen besteht (VwGH 27.08.2002, [2000/10/0025](#); VwGH 14.09.2004, [2001/10/0072](#); 14.12.1998, [97/10/0194](#)). Ausgehend von diesen Bestimmungen ist es Sache der Behörde, gestützt auf entsprechende Ermittlungsergebnisse in einer der nachprüfenden Kontrolle zugänglichen Weise darzutun, ob und inwiefern am dargelegten Rodungszweck ein öffentliches Interesse besteht und gegebenenfalls, ob und aus welchen Gründen dieses öffentliche Interesse jenes an der Erhaltung der zur Rodung beantragten Fläche als Wald überwiegt. Der Verwaltungsgerichtshof hat auch wiederholt darauf hingewiesen, dass einem auf Grund einer Interessenabwägung ergehenden Bescheid eine Wertentscheidung zu Grunde liegt; in der Regel sind die konkurrierenden Interessen nicht berechenbar und damit an Hand zahlenmäßiger Größen konkret vergleichbar. Dieser Umstand erfordert es umso mehr, die für und gegen ein Vorhaben sprechenden Argumente möglichst umfassend und präzise zu erfassen und einander gegenüber zu stellen, um die Wertentscheidung transparent und nachvollziehbar zu machen. Die Behörde hat gegenständlich ermittelt, ob und welche öffentlichen Interessen einerseits an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Flächen bestehen und welche öffentlichen Interessen an der Erhaltung der Rodungsfläche andererseits bestehen. Projektunterlagen bzw. Gutachten lagen dementsprechend zu sämtlichen in Betracht kommenden öffentlichen Interessen aus den Bereichen Waldökologie und Forstwesen, Raumordnung und Straßenverkehr vor.

Die belangte Behörde führte auf S. 235 ff des NÖ Bescheides die forstrechtliche Interessenabwägung durch und kommt darin zum Schluss, dass die beanspruchten Waldflächen einerseits ein geringes Ausmaß haben und andererseits das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens durch überörtliche Planungsakte festgeschrieben sei.

Eine Überprüfung der von den Behörden angenommenen öffentlichen Interessen an der Vorhabensverwirklichung im Beschwerdeverfahren hat ergeben, dass durch das Bauvorhaben Kapazitäten erhöht, ungünstige Verkehrsverhältnisse verbessert und Zeitaufwände am betroffenen Straßennetz reduziert werden. Weiters wurde bestätigt, dass Die B 123b „Neue Donaubrücke Mauthausen“ mit einem Realisierungshorizont ab 2024 im Mobilitätspaket Niederösterreich 2023 – 2027 explizit enthalten ist und dass auf Grund der Leistungsfähigkeitsberechnungen davon ausgegangen werden kann, dass die Einschätzung der Notwendigkeit der Ausbaumaßnahmen in einem Prognoseszenario stabil ist; Prognoseszenarien mit abnehmender Verkehrsnachfrage im motorisierten Individualverkehr sind auf Grund fehlender konkreter Maßnahmen zur Zielerreichung nicht absehbar. Zu den öffentlichen Interessen, die für das Vorhaben streiten, wird im Übrigen auf Pkt. 2.3.2. dieses Erkenntnisses verwiesen.

Damit kann der – wenn auch knappen – Interessenabwägung der Behörden attestiert werden, dass sie im Ergebnis nachvollziehbar ist. Ein öffentliches Interesse ist nur zum Teil – durch die TrassenV auf oberösterreichischer Seite – durch Planungsakte festgeschrieben, wird jedoch durch öffentliche Konzepte im Bereich der Verkehrsplanung und durch die Feststellungen (Pkt. 1.1.2) im ggstdl. Beschwerdeverfahren belegt. Auch wurde im ggst. Beschwerdeverfahren belegt, dass sich auch bei Einbeziehung der zur Sanierung der Bestandsbrücke erforderlichen Rodungen keine andere Beurteilung des Interesses an der Walderhaltung ergibt als im behördlichen Verfahren vorgenommen (Pkt. 1.10 der Feststellungen dieses Erkenntnisses).

Den öffentlichen Interessen am Vorhaben steht zwar mit einem Auwald, der lt. Waldentwicklungsplan eine Wohlfahrtswirkung mit Wertziffer 3 erfüllt, hohes öffentliches Interesse an der Walderhaltung gegenüber. Die relativ geringe Inanspruchnahme von Waldboden für das Vorhaben (2,8 ha dauernde und 1,5 ha vorübergehende Rodungsflächen), bei hohem Waldanteil der Funktionsfläche von 53 % (Bezugseinheit für die Waldausstattung ist in der Regel die Funktionsfläche, vgl. Rodungserlass des BMLRT vom 17.7.2002 idF 4.3.2020, S. 32), sowie die umfassenden Maßnahmen zur Verbesserung der Waldqualität für Lebewesen, die nunmehr zu Gunsten des Artenschutzes im Projekt vorgesehen sind, lassen die Einschätzung der Behörde, dass das öffentliche Interesse an der Walderhaltung in diesem Wald zurücktreten kann, als plausibel erscheinen. Dazu kommt, dass im Zuge einer nachvollziehbar dokumentierten Alternativenprüfung die gewählte Trasse in einer Gesamtschau als die für Mensch und Umwelt vorteilhafteste Variante hervorgegangen ist, auch wenn die Variante auf der bestehenden Trasse weniger Auwald beansprucht hätte (vgl. Vorprojekt 2020, Wirkungsanalyse, und Pkt. 2.3.2 der rechtlichen Begründung dieses Erkenntnisses).

Den Ausführungen in den angefochtenen Bescheiden zum Überwiegen der Interessen an der Verwirklichung des Vorhabens und der daher zu erteilenden Rodungsbewilligung kann daher im Ergebnis nicht entgegengetreten werden.

2.10.2. Ersatzaufforstungen:

Zur Kritik, es seien keine Ersatzflächen für Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen bzw. nicht konkretisiert worden, der XXXX sei als Ausgleichsfläche nicht geeignet bzw. stehe nicht zur Verfügung:

Gemäß § 18 Abs. 2 ForstG 1975 ist es nicht erforderlich, dass Ersatzaufforstungsmaßnahmen parzellenscharf im Genehmigungsbescheid vorgeschrieben werden. Die Vorschreibung in Auflage 1.5.7.3 des NÖ Bescheides, dass mit der Rodung erst begonnen werden darf, wenn die Flächen für die Ersatzaufforstungen rechtlich gesichert sind, d.h. wenn eine schriftliche Einverständniserklärung der Grundeigentümer jener Flächen auf denen aufgeforstet werden soll, vorliegt, begegnet in Zusammenhalt mit der Festlegung der notwendigen Flächengröße von 2,8 ha in Pkt. I.2.3 des Spruches, den näheren Festlegungen für die Durchführung der Ersatzaufforstungen in Auflagen 1.5.7.5 ff und der Festlegung des in Frage kommenden Flächenpools in Einlage D 04.02.01.03 der Projektunterlagen (siehe auch S. 19 der in Spruchpunkt IV dieses Erkenntnisses bezogenen Unterlage „Maßnahmenkatalog BVwG gesammelt“) keinen Bedenken.

2.11. Zu sonstigen rechtlichen Vorbringen:

2.11.1. Verletzung von Kinderrechten:

Die Zweit-Beschwerdeführerin macht geltend, aufgrund „aktueller EU-Gesetzgebung“, dem BVG über die Rechte von Kindern, der durch Österreich ratifizierten UN-Kinderrechtskonvention und dem „seit August 2023 als verpflichtendes Auslegungsmaterial vorliegenden General Comment No26 zur UN-Kinderrechtskonvention“ führe weiterer hochrangiger Straßenbau in Österreich zu Kinderrechtsverletzungen. Kinderrechte würden verletzt, weil der Planungshorizont zu kurz gewählt und das Vorsorgeprinzip nicht beachtet werde, der Nachweis fehle, dass das Vorhaben zu weiterer Emissionsreduktion beiträgt, und es infolge des Vorhabens zu weiterer Bodenversiegelung komme.

Zu dem durchaus gewichtigen Vorbringen, das auf Bewahrung der Lebensqualität für zukünftige Generationen abzielt und entsprechendes planerisches Handeln einfordert, ist in Bezug auf das konkrete Vorhaben folgendes festzuhalten:

2.11.1.1. Durch das Bundesverfassungsgesetz über die Rechte von Kindern, BGBl. Nr. 4/2011, wurde die Berücksichtigung des Kindeswohls verfassungsrechtlich verankert. Gemäß Art. 1 zweiter Satz dieses BVG Kinderrechte muss das Wohl des Kindes bei allen Kinder betreffenden Maßnahmen öffentlicher und privater Einrichtungen eine vorrangige Erwägung sein. Diesem BVG liegen die UN-Kinderrechtskonvention, die von Österreich ratifiziert wurde, und Art. 24 Abs. 2 der Europäischen Grundrechtecharta zu Grunde, die für Österreich ebenfalls verbindlich sind. Die Kinderrechtskonvention thematisiert Umweltfragen ausdrücklich in Artikel 24 Abs. 2 c), der die Vertragsstaaten zu Maßnahmen zur Bekämpfung von Krankheiten, Unter- und Mangelernährung verpflichtet und auffordert, dabei die Gefahren und Risiken der Umweltverschmutzung zu berücksichtigen, sowie in Artikel 29 Abs. 1 e), wonach sie verpflichtet sind, die Bildung der Kinder auf die Entwicklung der Achtung vor der natürlichen Umwelt auszurichten. Keine dieser Bestimmungen, auch nicht die erwähnte Allgemeine Bemerkung No 26 legen nahe, dass hochrangiger Straßenbau nach diesen Rechtsakten generell und automatisch zu Kinderrechtsverletzungen führe.

Der Verfassungsgerichtshof sieht das Kindeswohl als einen Prüfmaßstab und Auslegungsleitlinie für die Berücksichtigung der Interessen von Kindern in der Rechtsordnung, die von Gerichten und Verwaltungsbehörden als Leitlinie bei der Ermessens- und Abwägungsentscheidungen zu beachten ist (Lais/Schön, Das Kindeswohl in der Rechtsprechung von VfGH und VwGH, RZ 2021, 211, mit Hinweis auf VfSlg. 19.941/2014). Das Kindeswohl genießt aber keinen absoluten Vorrang vor anderen Interessen.

2.11.1.2. Konkret wurde zunächst vorgebracht, im Rahmen der Prüfung der für das Projekt sprechenden Interessen hätten die Interessen der Kinder und Jugendlichen berücksichtigt werden müssen, was bei der Begrenzung auf einen Planungshorizont bis 2035 vernachlässigt worden sei.

Dazu ist auf die Darlegungen des Gerichts-Sachverständigen für Verkehrstechnik in Pkt. 2.2. seines Gutachtens vom 15.10.2024 zu verweisen, wonach es Stand der Technik für die Prognose der Verkehrsnachfrage sei, Entwicklungen implizit über generelle Verkehrswachstumsraten und Entwicklungen die absehbar und konkret sind mit ihrer Verkehrserzeugung explizit im Verkehrsmodell abzubilden. Dabei wurde im konkreten Fall, um die Bandbreite möglicher Entwicklungen abzudecken, bei den informellen Planfällen 2019/B kein allgemeines Verkehrswachstum unterstellt. Gemäß RVS 04.02.12 „Ausbreitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen“, die den Stand der Technik für die Beurteilung dieser Art von Umweltauswirkung festlegt (vgl. die Verbindlicherklärung am Beginn des Dokuments), ist ein Prognosezeitraum von 15 Jahren ab dem Jahr der Istzustandsbeurteilung anzustreben, um noch möglichst gesicherte Aussagen bezüglich Art, Menge und Qualität der zu erwartenden Immissionen treffen zu können (Kap. 5). Gemäß RVS 02.01.11, Kap. 4.3.2. „Grundsätze der Verkehrsplanung“ ist als Betrachtungszeitraum in der Regel 10 bis 20 Jahre anzunehmen, damit auf eine gut abgesicherte Prognosebasis zurückgegriffen werden kann. Der Betrachtungszeitraum ist mit der Vorhabensgröße in Bezug zu setzen, d.h. je umfangreicher das Vorhaben, desto länger der Zeitraum. Strukturelle Änderungen der Rahmenbedingungen innerhalb des Prognosezeitraums (Einwohneranzahl, Arbeitsplätze, Flächennutzung, Flächenwidmung, etc.) sind so weit wie möglich zu berücksichtigen.

Da die Istzustandsbeurteilung aufgrund des Zeitraumes, der seit dem Beginn der Planungen verstrichen ist, grundsätzlich auf den Verkehrszahlen des Jahres 2019 aufbaut, ergibt sich ein Prognosezeitraum von 16 Jahren, der den angeführten allgemeinen Regeln zum Stand der Technik entspricht und in diesem Lichte zwar aufgrund der Verfahrensdauer nunmehr knapp, aber für die Art des Vorhabens noch angemessen erscheint. Es ist nicht zu erkennen, inwiefern durch die Wahl eines dem Stand der Technik entsprechenden Prognosezeitraums Kinderrechte beeinträchtigt würden.

2.11.1.3. Weiters wurde eine Vernachlässigung des Vorsorgeprinzips gerügt. Das Vorsorgeprinzip geht über die im Schutzprinzip enthaltenen engen zeitlichen Bindungen hinaus und besagt, dass auch potenzielle künftige Gefahren für Mensch und Umwelt zu vermeiden sind, wenn die Möglichkeiten dazu gegeben sind. Die Vorsorge ist zunächst als Risikovorsorge zu verstehen und umfasst die Vorsorge unterhalb der Gefahrenschwelle, also die Vorsorge gegen Risiken, die als solche erkannt sind, die aber in Relation zum möglichen Schaden als so klein angesehen werden, dass sie nicht als Gefahren qualifiziert werden können. Rein hypothetische Behauptungen genügen aber für das Vorliegen eines Risikos nicht, gefordert sind die zuverlässigsten Daten, die zur Verfügung stehen, und die neuesten Ergebnisse der internationalen wissenschaftlichen Forschung (VwGH 16.4.2004, [2001/10/0156](#)). Ob das Vorsorgeprinzip im Hinblick auf die einleitenden Worte „im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge“ in § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 ein zusätzliches Genehmigungskriterium darstellt (so etwa N. Raschauer in Ennöckl/Raschauer/Bergthaler (Hrsg), UVP-G: Kommentar3 (2013) zu § 17 UVP-G 2000, Rz 39) oder nur als Maßstab bei der Anwendung der übrigen Genehmigungsvoraussetzungen maßgeblich ist, der aus der jeweils anzuwendenden Vorschrift erschlossen werden muss (so Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON.2.0, Rz 100 zu § 17), ist strittig. Eine Beweisbefreiung oder Beweiserleichterung in der Frage der Feststellung einer potentiellen Beeinträchtigung geschützter Güter durch ein konkretes Vorhaben (im Sinne einer Prognose) im Einzelfall kann aus dem Vorsorgeprinzip jedenfalls nicht abgeleitet werden; dies umso weniger, wenn nicht davon gesprochen werden kann, dass eine hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Gesundheit und Umwelt nicht hinreichend erforschte Technologie angewendet werde (VwGH 16.4.2004, [2001/10/0156](#)).

Wenn der humanmedizinische Sachverständige feststellt, dass aus medizinischer Sicht mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit davon auszugehen ist, dass die Gesamtbelastung an Luftschadstoffen (die Summe aus Vorbelastung und Zusatzbelastung) keine anderen Auswirkungen auf die Gesundheit der Anrainer zeigt als die Vorbelastung allein, die Gesamt- Lärmbelastung bis auf Einzelfälle (für die durch Auflagen in diesem Erkenntnis Vorsorge getroffen wird) keine anderen Auswirkungen auf die Gesundheit der Anrainer zeigen wird, als die Straßenverkehrslärmimmissionen im Nullplanfall allein erwarten lassen, und schließlich keine eigenen (niedrigeren) Grenz- bzw. Richtwerte für Straßenlärm für Kinder erforderlich sind, um allfällige negative Effekte von Lärm auf Kinder zu vermeiden, so ist aus Sicht des Bundesverwaltungsgerichts mit ausreichender Sicherheit Vorsorge für den Schutz der Gesundheit auch von Kindern und Jugendlichen getroffen. Hinzuweisen ist auch auf den gem. NÖ Landesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung und Oö. Landesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung gleichlautenden Schutzmaßstab gem. § 5 der Verordnungen, im Hinblick auf welchen die Grenzwerte festgelegt worden sind: „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.“

2.11.1.4. Dafür, dass es Sache der Projektwerber wäre, im Zuge des Projekts dafür zu sorgen bzw. nachzuweisen, dass das Vorhaben zu einer weiteren Emissionsreduktion in NÖ beiträgt, wie schließlich vorgebracht, fehlen die rechtlichen Anhaltspunkte. Das Gericht stimmt der Beschwerdeführerin zu, dass es in der Tat notwendig wäre, jede menschliche Aktivität, die den Raum auf lange Zeit in die Zukunft gestaltet, darauf zu überprüfen, ob sie in einer Gesamtsicht solcher Aktivitäten in einem definierten Raum zu einer Reduktion von Treibhausgasemissionen beiträgt, diese verhindert oder sich neutral dazu verhält. Eine derartige Prüfung ist jedoch rechtlich nicht vorgesehen.

2.11.1.5. Schließlich stellt die Beschwerdeführerin die Straße einer Erhaltung von landwirtschaftlich nutzbarem Boden gegenüber und vermeint, diese verletzte Kinderrechte viel eher, als die Erhaltung des Bodens.

Diese Behauptung ist sehr allgemein gehalten. Das Gericht ist der Ansicht, dass mehrere Aspekte für die Zulässigkeit des Vorhabens trotz weiterer Bodenversiegelung und -inanspruchnahme sprechen. Dazu wird auf die Kap. 1.7 und 2.12.2 der Begründung dieses Erkenntnisses verwiesen.

2.11.2. Widerspruch zu Zielen der Raumordnung und zur Landesverfassung:

Die Zweit-Beschwerdeführerin moniert, das Vorhaben stehe in fundamentalem Widerspruch zu den „Leitzielen der Raumordnungsgesetze“, und führt die generellen Leitziele des § 1 Abs. 2 Z 1 NÖ ROG 2014 als Beispiel an. Dabei übersieht sie jedoch zum einen, dass die Erfüllung der Leitziele des NÖ Raumordnungsgesetzes ebensowenig eine Genehmigungsvoraussetzung nach dem NÖ Straßengesetz 1999 darstellt wie die Übereinstimmung mit auf dessen Grundlage erlassenen Akten der Raumordnung. Zum anderen ist auch darauf hinzuweisen, dass zwar alle Raumordnungsgesetze der Länder spezifische Grundsätze und Ziele, die einen sparsamen Umgang mit Grund und Boden, die Förderung klimaschonender Lebensweisen und die möglichst umweltfreundliche Gestaltung der Mobilität zum Inhalt haben, enthalten. Aus dem in § 1 Abs. 1 Z 1 NÖ Raumordnungsgesetz 2014 verankerten Raumordnungsbegriff erhellt allerdings bereits, dass die Ziele der Raumordnung vielfältig sind und sich vielfach im Konkreten auch widersprechen können. Danach ist Raumordnung „die vorausschauende Gestaltung eines Gebietes zur Gewährleistung der bestmöglichen Nutzung und Sicherung des Lebensraumes unter Bedachtnahme auf die natürlichen Gegebenheiten, auf die Erfordernisse des Umweltschutzes sowie die abschätzbaren wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Bedürfnisse seiner Bewohner und der freien Entfaltung der Persönlichkeit in der Gemeinschaft, die Sicherung der lebensbedingten Erfordernisse, insbesondere zur Erhaltung der physischen und psychischen Gesundheit der Bevölkerung, vor allem Schutz vor Lärm, Erschütterungen, Verunreinigungen der Luft, des Wassers und des Bodens, sowie vor Verkehrsunfallsgefahren;“. Zu den Leitzielen des NÖ ROG 2014 zählt bspw. auch der Vorrang überörtlicher vor örtlichen Interessen, die Rohstoffsicherung, die Sicherung von Gebieten mit besonderen Standorteignungen für deren jeweiligen Zweck, sowie die Ordnung der einzelnen Nutzungen in der Art, dass gegenseitige Störungen vermieden werden und sie jenen Standorten zugeordnet werden, die dafür die besten Eignungen besitzen.

Gemeinsam ist diesen und anderen raumordnungsrechtlichen Bestimmungen, dass zwar der Verbrauch von Boden durch einzelne Vorhaben so sparsam wie möglich erfolgen soll, doch keine quantitativen Zielgrößen vorgegeben werden, etwa in Form von Flächenkontingenten (vgl. bereits Kanonier, Quantitativer Bodenschutz, in: Jahrbuch des österreichischen und europäischen Umweltrechts 2009, 114).

Der ebenfalls monierte Widerspruch zu Art. 4 NÖ Landesverfassung 1979 liegt ebenfalls nicht vor, weil auch diese Ziele und Grundsätze staatlichen Handelns in einer derart umfassenden Weise festlegt, dass diese im Einzelfall konfliktieren können und untereinander abzuwägen sind. So kommt bereits nach Z 2 der Schaffung und Erhaltung von entsprechenden Arbeits- und Sozialbedingungen, der grundsätzlichen Anerkennung und Erhaltung des Sonntages als Tag der Arbeitsruhe, der bestmöglichen Sicherung der gesundheitlichen Versorgung sowie ausreichenden Wohnmöglichkeiten, dem Klimaschutz, dem Schutz und der Pflege von Umwelt, Natur, Landschaft und Ortsbild, besondere Bedeutung zu; weiters hat das Land Niederösterreich jedoch auch die Entfaltung der Wirtschaft unter Berücksichtigung sozialer, ökologischer und regionaler Notwendigkeiten zu fördern. Dabei kommen dem Wachstum, der Beschäftigung und einem wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstandort ebenfalls besondere Bedeutung zu.

Ein Widerspruch des Vorhabens zu diesen Grundsätzen kann insgesamt nicht erkannt werden.

Geltend gemacht wird auch, das Projekt widerspreche „u.a. Art. 9, 10, 13 der OÖ Landesverfassung“. Gemäß Art. 9 Oö. Landes-Verfassungsgesetz hat das Land die Aufgabe, unter Wahrung des Gemeinwohls die freie Entfaltung der Persönlichkeit des Einzelnen zu sichern, die Selbsthilfe der Bevölkerung und den Zusammenhalt aller gesellschaftlichen Gruppen zu fördern, für eine geordnete Gesamtentwicklung des Landes zu sorgen, die den wirtschaftlichen, sozialen, gesundheitlichen und kulturellen Bedürfnissen der Bevölkerung insbesondere auch in Wahrung der Verantwortung für künftige Generationen Rechnung trägt. Art. 10 verpflichtet das Land zum Schutz der Umwelt, der Natur und des Klimas, Art. 13 zum Schutz der Familie, der Kinder und der älteren Menschen. Aus einer gesamthaften Betrachtung dieser Ziele ist eine Verletzung durch das Vorhaben nicht ersichtlich.

2.11.3. Verletzung des § 43 StVO:

Die Zweit-Beschwerdeführerin bringt vor, dass § 43 StVO, der die Behörde zur Verordnung von Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverboten und zur Vorschreibung eines bestimmten Verhaltens für Straßenbenützer ermächtigt, richtig ausgelegt nur dazu führen könne, dass das Vorhaben nicht genehmigungsfähig ist.

Dies erschließt sich dem Gericht nicht. Die Bestimmung ermächtigt die Behörde im Gegenteil, auf bereits bestehenden Straßen Verkehrslenkungs- und einschränkende Maßnahmen zu erlassen, wie bspw. die im ggst. Projekt enthaltenen Geschwindigkeitsbeschränkungen.

2.11.4. Geldverschwendung:

Die ebenfalls geltend gemachten finanziellen Auswirkungen insbesondere auf den Landeshaushalt stellen keine Umweltauswirkungen dar und sind daher nicht von der Befugnis der Standortgemeinden, Bürgerinitiativen und Umweltorganisationen gemäß § 19 Abs. 3, 4 und 10 umfasst, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften geltend zu machen.

2.12. Gesamtbewertung:

2.12.1. Immissionsminimierungsgebot

§ 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 enthält das allgemeine Gebot, die Immissionsbelastung von Schutzgütern so gering wie möglich zu halten (Immissionsminimierungsgebot). Das Immissionsminimierungsgebot ist im Sinn des Verhältnismäßigkeitsprinzips auszulegen, sodass jeweils zu prüfen ist, ob die Anwendung zusätzlicher Maßnahmen noch im Verhältnis zu der damit insgesamt erreichten Verringerung der Immissionsbelastung steht (Baumgartner/Petek, UVP-G 2000, 173). Diese Norm enthält kein generelles, absolutes Schadstoffminimierungsgebot, sondern ein Gebot, die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering zu halten. Ein absolutes Gebot enthält diese Bestimmung nur hinsichtlich der Vermeidung der in lit. a bis c genannten Immissionen. Werden aber keine Schutzgüter beeinträchtigt und entspricht das Vorhaben dem Stand der Technik, so kann mit der bloßen Behauptung, es hätten noch strengere Grenzwerte vorgeschrieben werden können, keine Rechtswidrigkeit eines Bescheides i.S.d. § 17 bzw. 24f UVP-G 2000 dargetan werden (VwGH 6.5.2012, [Ra 2019/03/0040](#), Rz 31).

Das Beschwerdeverfahren hat ergeben, dass keine Schutzgüter in einem erheblichen Maß beeinträchtigt werden und Immissionen gem. § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a bis c jedenfalls vermieden werden. Zusätzlich wurde im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zur Geringhaltung von Lärmimmissionen durch den Verkehr ein diesbezügliches Monitoring- und Maßnahmenprogramm mittels Auflagen vorgeschrieben und umfangreiche Maßnahmen zum Schutz der im Projektgebiet siedelnden Arten festgelegt.

Dem Immissionsminimierungsgebot ist daher entsprochen.

2.12.2. Gemäß § 17 Abs. 5 UVP-G 2000 ist eine Gesamtbewertung durchzuführen.

2.12.2.1. 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. Im Rahmen dieser Abwägung sind auch relevante Interessen der Materiengesetze oder des Unionsrechts, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, zu bewerten.

Die Gesamtbewertung gem. § 17 Abs. 5 UVP-G 2000 fordert zunächst eine möglichst vollständige Einbeziehung aller vorhabensbedingten Umweltauswirkungen, die dann in einen Gesamtkontext zu stellen, d.h. in Summe und im Verhältnis zueinander zu beurteilen sind. I.S. dieses Prüfungsmaßstabs kommen als schwerwiegende Umweltbelastungen einerseits von den Verwaltungsvorschriften und § 17 Abs. 2 (bzw. § 24f Abs. 1) UVP-G 2000 nicht erfasste Arten von Umweltbelastungen in Frage, andererseits Umweltbelastungen, die von den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zwar erfasst werden, nach diesen aber keinen Versagungsgrund bilden, sondern erst aufgrund einer Gesamtbewertung als schwerwiegend eingestuft werden müssen. Es ist zu prüfen, ob durch etwaige zusätzliche Aspekte, wie etwa Synergien, Überlagerungen, Kumulationseffekte, im Rahmen der integrativen Betrachtungsweise gegenüber der isolierten Betrachtung der einzelnen materiengesetzlichen Genehmigungsvoraussetzungen schwerwiegende Umweltbelastungen i.S.d. § 17 Abs. 5 UVP-G 2000 zu erwarten sind (VwGH 16.12.2019, [Ra 2018/03/0066](#), RNr. 73, 74; 21.12.2023, [Ra 2022/04/0132](#), Rz 56). Eine auf § 17 Abs. 5 UVP-G 2000 gestützte Abweisung eines Antrags setzt eine höhere Wahrscheinlichkeit des Eintretens schwerwiegender Umweltbelastungen voraus (VwGH 6.7.2010, [2008/05/0115](#), Pkt. 4.3.1).

Die Behörden haben auf Basis detaillierter Fragestellungen an die Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung und in den Teilgutachten bereits geprüft, ob schwerwiegende Umweltauswirkungen zu erwarten sind, die nicht Gegenstand von gesetzlichen Zulässigkeitsregelungen (bspw. § 24f Abs. 1 UVP-G 2000, §§ 9, 10 NÖ StraßenG 1999, § 13, 14 Oö. StraßenG 1991, § 20 IG-L, § 18 NÖ NSchG 2000) sind. Dabei basieren die Inhalte jedes Fragenbereiches auf einer Beeinflussungstabelle und einer Relevanzmatrix sowie auf den Genehmigungstatbeständen des UVP-G 2000 und der Materiengesetze. Die in der Relevanzmatrix und in der Beeinflussungstabelle dargestellten direkten und indirekten Umweltauswirkungen werden in der Folge als Risikofaktoren bezeichnet. Die Relevanzmatrix ermöglicht es, im Hinblick auf das Vorhaben die möglichen, relevanten, mittelbaren und unmittelbaren Beeinflussungen der Schutzgüter darzustellen und miteinander in Beziehung zu setzen. Die Relevanzmatrix ermöglicht eine Analyse der Ursache-Wirkungsbeziehungen zwischen Umweltauswirkungen und Schutzgütern. Aufgrund der Relevanzmatrix ergaben sich Themenbereiche und Fragestellungen, die in der Beeinflussungstabelle aufgelistet wurden. Jeder Risikofaktor wurde einem oder mehreren Gutachtern zur Bearbeitung im Teilgutachten vorgelegt. Mit dieser Methode ist für das Bundesverwaltungsgericht dafür Sorge getragen, dass Kumulations- und Überlagerungs- sowie Wechselwirkungen bestmöglich erfasst werden.

§ 17 Abs. 5 UVP-G 2000 hat eine Auffangfunktion für jene Umweltauswirkungen, die im Rahmen der anzuwendenden Materiengesetze sowie des § 17 Abs. 2 UVP-G 2000 nicht ausreichend berücksichtigt werden können, wie beispielsweise Wechselwirkungen, Kumulierungen und Verlagerungen. Im Lichte dieses Verständnisses kommen etwa Belange der Raumordnung, des Flächenverbrauches und des Klimaschutzes, Sach- und Kulturgüter sowie allfällige Wechselwirkungen, Verlagerungen und Kumulierungen zwischen den betroffenen Umweltmedien als Aspekte in Betracht, die nicht bereits Gegenstand der Prüfung nach den anzuwendenden Materiengesetzen sowie des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 waren und deshalb durch § 17 Abs. 5 UVP-G 2000 erfasst werden.

2.12.2.2. Die behördliche Prüfung hat ergeben, dass keine schwerwiegenden Umweltauswirkungen aufgrund von Verlagerungs- und Kumulierungseffekten sowie Wechselwirkungen zwischen den Umweltmedien zu Tage traten, die nicht bereits nach den anzuwendenden Genehmigungstatbeständen geprüft und durch Nebenbestimmungen auf ein erträgliches Maß vermindert werden hätten können. Zu den im Verfahren – zu Recht – angesprochenen Aspekten des Bodenschutzes und Flächenverbrauches und des Klimaschutzes hat die Behörde im angefochtenen Bescheid die Ansicht vertreten, dem Bodenverbrauch bzw. der Versiegelung landwirtschaftlicher Grundflächen komme im Geltungsbereich des NÖ StraßenG 1999 keine Bedeutung als potentiell gegenläufiges öffentliches Interesse zu (Pkt. 1.9.11.11 der Begründung des NÖ Bescheides und 8.11 der Begründung des OÖ Bescheides). Dies gelte auch für den Klimaschutz. Im Ergebnis zweifelt die Behörde nicht daran, dass der Klimaschutz ein öffentliches Interesse darstellt, allerdings handle es sich dabei nicht um ein öffentliches Interesse, das vom NÖ Straßengesetz wahrzunehmen sei.

Eine explizite Prüfung dieser Auswirkungen des Vorhabens vor dem Hintergrund des Abweisungstatbestandes des § 17 Abs. 5 UVP-G 2000 haben die Behörden nicht vorgenommen, sondern auf das Ergebnis der zusammenfassenden Bewertung verwiesen, die keine schwerwiegenden Umweltauswirkungen hervorgebracht habe.

2.12.2.3. Das Bundesverwaltungsgericht hat zu den Themen Klimaschutz und Fläche zusätzliche Feststellungen getroffen (Pkt. 1.4 und 1.8 der Feststellungen).

Zu den Auswirkungen auf das Klima wurde festgestellt, dass es durch das Vorhaben zu einem zusätzlichen Ausstoß von insgesamt ca. 6000 t Kohlendioxid für die vier Jahre der Bauphase, sowie 601 t/Jahr (Prognose 2035) in der Betriebsphase kommt. Die im Klimaschutzgesetz für den Verkehr im Jahr 2020 festgesetzte Höchstmenge beträgt 21,7 Mio. Tonnen. Es handelt sich daher um eine relativ dazu sehr geringe Menge an zusätzlichem Ausstoß. Zu den rechtlichen Implikationen dieser Auswirkungen siehe bereits oben Pkt. 2.4.2.

Das Vorhaben beansprucht in der Bauphase in Summe etwa 10 ha an Grundfläche, die Flächenbeanspruchung landwirtschaftlicher Nutzflächen ist in Ansehung der im Untersuchungsraum landwirtschaftlich genutzten Flächen sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase als gering zu bezeichnen und die von den Projektwerbern vorgesehenen Maßnahmen sind wirksam. Das Vorhaben hat weiters im Vergleich zu den Nullplanfällen nur geringe mittelbare Auswirkungen durch Flächeninanspruchnahme.

Dazu muss darauf hingewiesen werden, dass Boden und Fläche zwar Schutzgüter des UVP-G 2000 und der UVP-Richtlinie sind, aber – über die von den Sachverständigen durchgeführte fachliche Bewertung hinaus – kein rechtlicher Bewertungsmaßstab existiert, wann eine Flächennutzungsänderung durch ein Vorhaben eine schwerwiegende Umweltauswirkung darstellt. Insbesondere enthalten die raumordnungsrechtlichen Bestimmungen (vgl. Erwägungsgrund 9 der UVP-Änderungsrichtlinie 2014/52/EU, wonach „Landnutzungspläne“ zu beachten sind) keine derartigen Vorgaben. Insgesamt gibt es daher keine ausreichend positivierte Verpflichtung der Projektwerberin, über eine möglichst sparsame Verwendung von Flächen, um unnötige Beeinträchtigungen von Schutzgütern zu vermeiden, hinaus, eine bestimmte Quantität von Flächennutzung für ihr Vorhaben nicht zu überschreiten; eine Abweisung des Genehmigungsantrags wegen der Flächeninanspruchnahme des Vorhabens findet daher keine Basis in den anwendbaren Rechtsvorschriften bzw. wäre angesichts der nur ansatzweisen rechtlichen Verankerung eines dementsprechenden Gebots nicht verhältnismäßig. Dies gilt trotz zahlreicher fachlicher Empfehlungen zu einer drastischen Reduzierung des Flächenverbrauches, bspw. der Österreichischen Bodencharta, und dringender Appelle, es müssten alle Register gezogen werden, um die Erhaltung der landwirtschaftlichen Produktion in Österreich zumindest auf derzeitigem Niveau zu sichern.

Aufgrund der Flächeninanspruchnahme durch das Vorhaben kann nicht gesagt werden, dass das Vorhaben für sich genommen einen entscheidenden oder zumindest signifikanten Beitrag zur rasant fortschreitenden Bodenversiegelung und -degradierung leistet.

2.12.2.4. Die übrigen, oben in den Punkten 2.4 bis 2.10. erfassten Umweltauswirkungen stellen insgesamt keine zu erwartenden schwerwiegenden Umweltauswirkungen dar: Zusätzliche Belastungen des Schutzgutes Luft sind nur innerhalb von Bagatellschwellen oder dort zu erwarten, wo Grenzwerte weit unterschritten sind. Auch die Grenzwerte für Lärmbelastungen sind überall eingehalten sowie Beeinträchtigungen von Grund- und Oberflächenwasser ausgeschlossen, sodass insgesamt keine gesundheitlichen Auswirkungen und keine unzumutbaren Belästigungen von Menschen zu erwarten sind. Hochwertige natürliche Lebensräume werden zwar in Anspruch genommen, jedoch werden die Auswirkungen auf die Auwaldlebensräume durch umfassende Maßnahmen geringgehalten, geschützte Tier- und Pflanzenarten werden nicht beeinträchtigt oder nur in einem

Ausmaß, das keine Bedrohung der betroffenen Populationen oder Individuen befürchten lässt. Es findet eine Zerschneidung der Landschaft statt, die Sichtbeziehungen und der Erholungswert der Landschaft sind jedoch nur lokal betroffen. Demgegenüber existiert ein bedeutendes öffentliches Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens.

Stellt man diesen Auswirkungen die oben angeführten Auswirkungen auf Fläche und Klima zur Seite, ergibt sich insgesamt nicht, dass unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltauswirkungen zu erwarten sind, die durch Nebenbestimmungen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können.

2.13. Revision

Die Revision ist nicht zulässig, weil die hier relevanten Rechtsfragen einerseits durch Judikatur des VwGH oder des EuGH geklärt sind. Dies betrifft insbesondere grundlegende Fragen der Interessenabwägung nach NÖ StraßenG 1999, nach dem ForstG 1975 oder nach § 17 Abs. 5 UVP-G 2000, Fragen des Artenschutzes und der artenschutzrechtlichen Ausnahmegenehmigung und Fragen der Anwendbarkeit besonderer Immissionsschutzvorschriften. Andererseits waren die der Lösung zugrundeliegenden Rechtsvorschriften bereits für sich selbst als ausreichend klar und bestimmt anzusehen und bedarf es aus Sicht des Bundesverwaltungsgerichts keiner weiteren Klärung durch den Verwaltungsgerichtshof.

Schlagworte

Alternativenprüfung Artenschutz Auflage Baubewilligung Bürgerinitiative Genehmigungsverfahren Gesamtbetrachtung Gesamtbeurteilung Gesundheitsrisiko Grenzwert Gutachten Immissionen Interessenabwägung Klimaschutz Lärmbelastung mündliche Verhandlung Nachbarrechte öffentliche Interessen Rodung Sachverständigengutachten Schwellenwert Straßenverkehr Strategische Prüfung Tierschutz Umweltauswirkung Umweltschutz Umweltverträglichkeitsprüfung UVP-Pflicht Vogelschutz

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:BVWG:2026:W104.2290412.1.00

Im RIS seit

16.01.2026

Zuletzt aktualisiert am

16.01.2026

Dokumentnummer

BVWGT_20260113_W104_2290412_1_00