

Abt. Straßenbau (VIIIb)  
Intern

Auskunft:  
Mag. Theo Spiess  
T +43 5574 511 24512

Zahl: IVe-415-6/2022-3  
Bregenz, am 18.10.2022

Betreff: Land Vorarlberg; Ortsdurchfahrt „Bregenz Mitte“, Machbarkeitsstudie Verkehr;  
Stellungnahme betreffend allfällige UVP-Pflicht  
Bezug: Besprechung vom 02.08.2022 sowie E-Mails vom 31.08.2022, 09.09.2022 und  
23.09.2022

Sehr geehrte Damen und Herren!

Unter dem Titel „L202/L190, Bregenz, Ortsdurchfahrt, Umbau und Instandsetzung (Bregenz Mitte), km 0,00 – km 0,80“ soll eine Machbarkeitsstudie zum Thema Verkehr ausgearbeitet werden. In dieser Studie soll die verkehrliche, technische, rechtliche und wirtschaftliche Machbarkeit einer Neutrassierung bzw. Untertunnelung der Landesstraßen L202 und L190 geprüft werden. Dafür sollen vier Varianten (eine oberirdische Verlegung und drei Unterflurvarianten) untersucht werden.

- Variante 1: Oberirdische Verlegung der L202 (km 0,19 – km 0,80)
- Variante 2: Lange Tunnelvariante der L202 (km 0,00 – km 0,80) und L190 (km 58,56 – km 59,24)
- Variante 3: Kurze Tunnelvariante der L202 (km 0,00 – km 0,80)
- Variante 4: Variante 2 mit zwei Bauetappen (Zeitplan ist noch zu definieren, ca. 2-5 Jahre zeitversetzt)
  - Bauetappe 1: L202 (km 0,00 – km 0,80)
  - Bauetappe 2: L190 (km 58,56 – km 59,24)

Hierzu soll auch die Notwendigkeit der Durchführung eines UVP-Verfahrens geprüft werden.

Im Zuge einer Besprechung am 02.08.2022 wurden der ho Abteilung durch DI (FH) Martin Zitt die Vorhabensvarianten im Überblick erläutert und darum gebeten zu prüfen, ob für diese die Durchführung einer UVP erforderlich sein könnte. Nach Übermittlung der Unterlagen am

09.09.2022 und Ergänzung derselben am 23.09.2022 nimmt die Abteilung Umwelt- und Klimaschutz (IVe) dazu Stellung wie folgt:

Vorab darf darauf aufmerksam gemacht werden, dass sich die nachstehenden Ausführungen ausschließlich auf das Straßenvorhaben, für welches die Machbarkeitsstudie erstellt wird, beziehen. Die Neutrassierung bzw. Untertunnelung von Teilabschnitten der Landesstraßen L202 Schweizer Straße und L190 Vorarlberger Straße stellt lediglich eines von vielen Zielen des städtebaulichen Projekts „Bregenz Mitte“ dar (nach unserer Kenntnis bzw. der vorgelegten Plan- und Beschreibungsunterlagen z.B. der Umbau des Bahnhofs Bregenz, Bau eines Hotels, Bau von Bauten zur Nutzung für Wohnraum und Gewerbe sowie Handel, Bau von Tiefgaragen etc.). Eine Zusammenschau mit dem geplanten (Gesamt-)Projekt „Bregenz Mitte“ kann aufgrund derzeit lediglich grober Planungen und fehlender Kennzahlen nicht durchgeführt werden.

Ganz allgemein ist auf Grund der Komplexität und des Umfangs der angedachten Maßnahmen nicht auszuschließen, dass das Straßenvorhaben letztlich nicht singulär betrachtet werden kann, sondern UVP-rechtlich als Teil eines gesamten städtebaulichen Projekts „Bregenz Mitte“ (iSv Z 18 des Anhangs 1 zum UVP-G 2000) zu beurteilen ist. Dies lässt sich zum derzeitigen Zeitpunkt bzw. des aktuellen Kenntnisstandes der ho Fachabteilung jedoch nicht sagen.

Die UVP-Genehmigung für Vorhaben der Z 18 entbindet die in diesen Vorhaben allenfalls enthaltenen UVP-pflichtigen Einzelvorhaben (zB von Anhang 1 erfasste Betriebsanlagen, Einkaufszentren, Parkhäuser, Straßen etc.) nicht von ihrer UVP-Pflicht. Der Genehmigungsantrag für diese UVP-pflichtigen Vorhaben kann bereits parallel zum bzw. gemeinsam mit dem Städtebauvorhaben eingereicht werden (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G-ON 1.00 Z 18 UVP-G Rz 7). Da somit das Straßenbauvorhaben schon für sich gesehen einer Pflicht zur Durchführung einer UVP unterliegen könnte, wird der Aspekt der Einbindung in das Gesamtprojekt „Bregenz Mitte“ für die gegenständliche Beurteilung des bloßen Straßenvorhabens vorerst ausgeklammert.

Für das vorliegende Straßenbauvorhaben kommen jedenfalls die Bestimmungen der Z 9 des Anhangs 1 zum UVP-G 2000 („Straßen“) in Betracht:

Z 9	<p>a) Neubau von Schnellstraßen oder ihrer Teilabschnitte, ausgenommen zusätzliche Anschlussstellen; als Neubau gilt auch die Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km;</p> <p>b) Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge</p>	<p>d) Neubau zusätzlicher Anschlussstellen an Schnellstraßen<sup>1)</sup>, wenn auf allen Rampen insgesamt eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 8 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;</p> <p>e) Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden</p>	<p>g) Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Schnellstraßen<sup>1)</sup> oder Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A oder C berührt wird und eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 2 000 Kraftfahrzeugen in einem</p>
-----	--	--	--

	<p>von mindestens 10 km, wenn auf der neuen Straße eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 2 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist; als Neubau gilt auch die Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen;</p> <p>c) Neuerrichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km;</p>	<p>Länge von mindestens 5 km, wenn auf der neuen Straße eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 15 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;</p> <p>f) Vorhaben der lit. a, b, c oder e, wenn das Längenkriterium der jeweiligen lit. nur gemeinsam mit daran unmittelbar angrenzenden, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr frei gegebenen Teilstücken erreicht wird;</p>	<p>Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;</p> <p>h) Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Schnellstraßen<sup>1)</sup>, Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 500 m, jeweils wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien B oder D berührt wird und eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 2 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;</p> <p>i) Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E berührt wird und eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 15 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;</p> <p>Als Neubau im Sinn der lit. g bis i gilt auch die Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen, nicht jedoch die ausschließliche Spuraufweitung im Zuge von Kreuzungen; ausgenommen von lit. g bis i ist die Berührung von schutzwürdigen Gebieten ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen, durch die Niveaufreimachung von Eisenbahnkreuzungen oder durch Brückenneubauten bedingte Umlegungen von bestehenden Straßen. Bei lit. g und h ist § 3a</p>
--	---	---	---

			Abs. 5 nicht anzuwenden. Von Z 9 sind Bundesstraßen (§ 23a) nicht erfasst.
--	--	--	--

<sup>1)</sup> Schnellstraßen gemäß den Begriffsbestimmungen des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975.

### 1. Handelt es sich um eine „Schnellstraße“?

Für die ho Fachabteilung war zuerst zu prüfen, ob es sich bei den vorliegenden Vorhabensvarianten um Schnellstraßen handelt, für welche niedrigere Schwellenwerte festgelegt sind, als für sonstige Straßen:

Bei der Definition der genannten Schnellstraßen kommt es nicht auf die Bezeichnung, sondern ausschließlich auf den Charakter als Schnellstraße im Sinne des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975 an, wie dies die UVP-RL vorschreibt. Danach sind Schnellstraßen Straßen, die ausschließlich für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen besonders bestimmt und nur über Kreuzungen oder verkehrsgeregelte Einmündungen bzw. kontrollierte Einmündungen zugänglich sind und auf denen insbesondere das Anhalten und Parken auf der Fahrbahn verboten ist (vgl. ErläutIA 168/A XXI. GP 23).

#### Oberirdische Variante:

Dieser Punkt ist für die oberirdische Variante nicht erfüllt. Sie beinhaltet beidseitige Gehwege und ist daher nicht ausschließlich für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen besonders bestimmt, weshalb die Eigenschaft als Schnellstraße ausscheidet. Sie kann daher nur als sonstige Straße unter die Z 9 des Anhangs 1 zum UVP-G 2000 fallen.

#### „Tunnel kurz“ und „Tunnel lang“ sowie „Tunnel in Bauetappen“:

Tunnel erfüllen idR sämtliche Voraussetzungen an eine Schnellstraße (keine Benutzung durch Radfahrer, Fußgänger, nur kreuzungsfreie Verkehrsknoten oder geregelte Einmündungen, Verbot des Haltens und Parkens). Würde man daher die Definition für Schnellstraßen gemäß dem Europäischen Übereinkommen nicht im Zusammenhang sehen, sondern lediglich die Begriffsmerkmale des Übereinkommens heranziehen, wäre fast jede Tunnel-Straße zwingend eine Schnellstraße iS des Übereinkommens. Dies ist nach *Schachinger* nicht die Intention des Gesetzgebers (vgl. *Schachinger*, Können auch Landesstraßen Schnellstraßen sein? ZVR 2010, 155 f (157)). Vor allem im städtischen Gebiet, wenn Tunnel mit geringer Länge der Entlastung von innerstädtischen Ballungsräumen dienen und – wie im Fall der vorhabensgegenständlichen Tunnels – sie an „normale“ Stadtstraßen anschließen, scheinen die Wesensmerkmale für „Schnellstraßen“ nicht mehr erfüllt. Schließlich werden derartige Tunnel häufig auf Grund von Sicherheitserwägungen gebaut (vgl. etwa die RL 2004/54 EG) (*Schachinger* (157)).

Zudem ist für eine Beurteilung als Schnellstraße von Bedeutung, ob die Straße auch tatsächlich für den Schnellverkehr geeignet ist und eine über lokale Gesichtspunkte hinausgehende Bedeutung hat (arg „Hauptstraße des internationalen Verkehrs“). So können Straßen in Tunneln

nicht schon deshalb als „Schnellstraße“ qualifiziert werden, weil sie aufgrund besonderer Sicherheitsbestimmungen idR sämtliche im Übereinkommen enthaltene Schnellstraßen-Kriterien erfüllen). Hierzu müssen sie gewisse Mindestanforderungen erfüllen, welche in Österreich lediglich einer Autostraße gemäß § 47 StVO zukommen (vgl. *Schachinger*, 158). Um als Autobahn gemäß § 46 StVO oder Autostraße gemäß § 47 StVO erklärt zu werden, dürften diese Straßen nur mit Kraftfahrzeugen benützt werden, die eine Bauartgeschwindigkeit von mindestens 60 km/h aufweisen und mit denen diese Geschwindigkeit überschritten werden darf (vgl. §§ 46 Abs. 1, 47 Abs. 1 iVm § 43 Abs. 3 StVO). Ob die Straße tatsächlich für den Schnellverkehr geeignet ist, wäre im Rahmen eines verkehrstechnischen Gutachtens festzustellen. Nach Aussage von DI (FH) Martin Zitt ist angedacht, eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 50 km/h festzulegen, in eventu auch darunter. Damit wären die Tunnelvarianten nicht für den Schnellverkehr geeignet und folglich nicht als Schnellstraßen zu qualifizieren.

Fraglich ist, ob es sich bei den Tunnelvarianten um eine „Straße des internationalen Verkehrs“ handeln kann. Nach dem Vorabzug zur „Aufgabenstellung zum städtebaulichen und freiräumlichen wettbewerblichen Dialog“ vom 25.07.2022 handelt es sich bei der L190 und L202 um frühere Bundesstraßen, die als Hauptverkehrsstraßen von überregionaler Bedeutung sind. Beinahe die gesamte Verkehrserschließung des Bregenzer Stadtgebietes wird demnach über diese Straßen abgewickelt. Auch bei immer wieder auftretenden Sperren des Pfändertunnels der übergeordneten Autobahn A14, gewährleisten diese Landesstraßen die Aufrechterhaltung der Erschließung und des Verkehrsflusses im Bregenzer Gebiet, der umliegenden Gemeinden und darüber hinaus. Vielfach wird diese Straße als Transitstrecke zwischen der deutschen und der Schweizer Autobahn genutzt. Daher ist die Leistungsfähigkeit dieser Landesstraßenanlagen von essentieller Bedeutung. Eine über lokale Gesichtspunkte hinausgehende Bedeutung ist daher nicht auszuschließen, dient sie ja gerade der Verkehrserschließung des Bregenzer Stadtgebietes und hat – wie oben beschrieben – als Hauptverkehrsstraße überregionale und nicht bloß lokale Bedeutung.

Nach dem Rundschreiben des BMLFUW und *Baumgartner/Petek* ist bei der Auslegung der Frage, was als „controlled junction“ anzusehen ist, kein allzu strenger Maßstab anzulegen, wie etwa die Beschränkungen auf durch Lichtsignalanlagen geregelte Kreuzungen. Auch ein Kreisverkehr wird als controlled junction zu betrachten sein (vgl. BMLFUW, Rundschreiben UVP-G (2015), 173; *Baumgartner/Petek*, UVP-G, 360; kritisch dazu *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G Anhang 1 Z 9 Rz 2).

In dieser Hinsicht ergibt sich aus den Planunterlagen, dass die Variante „Tunnel lang“ über eine Rampe nach dem HTL-Kreisverkehr, sowie eine ampelgeregelt Rampe in der Montfortstraße erschlossen wird. Der „Tunnel kurz“ wird über eine Rampe bei der ampelgeregelt Kreuzung Montfortstraße L190/Seestraße L190 erschlossen. Beide Tunnelvarianten werden westlich durch eine Rampe nach der ampelgeregelt Kreuzung Quellenstraße/Rheinstraße/Seestraße/Mehrerauer Straße erschlossen. Die Anbindung der Tiefgarage an die L202 soll für beide Tunnelvarianten über einen unterirdischen Knoten mit VLSA Steuerung erfolgen.

Daher werden die Tunnelvarianten nur durch verkehrsgeregelte bzw. kontrollierte Einmündungen zugänglich sein.

Insgesamt ist festzuhalten, dass es sich bei allen Vorhabensvarianten um keine Schnellstraßen handeln wird. Während die oberirdische Variante nicht ausschließlich für den Kraftfahrzeugverkehr zugänglich ist, wird es den Tunnelvarianten an der Voraussetzung mangeln, mit über 60 km/h befahren werden zu können. Des Weiteren spricht dagegen, dass die beiden Tunnel über bestehende Landesstraßen erreichbar sind, welche nicht die Eigenschaften einer „Schnellstraße“ aufweisen.

Ebenso wenig handelt es sich um eine Anschlussstelle an Schnellstraßen, da das Vorhaben lediglich den Anschluss der Landesstraße umfasst. Es ist nicht ersichtlich, dass das Vorhaben dem Anschluss einer Schnellstraße dienen soll.

Daher sind die Tatbestände in Z 9 des Anhangs 1 zum UVP-G 2000, welche ausschließlich Schnellstraßenvorhaben betreffen, nicht anwendbar.

## 2. Handelt es sich um den Neubau einer sonstigen Straße?

Aufgrund der Verneinung der Eigenschaft als Schnellstraße könnten nur jene Tatbestände in Z 9 des Anhangs 1 zum UVP-G 2000 zur Anwendung kommen, welche an die Eigenschaft Neubau oder Änderung einer sonstigen Straße anknüpfen.

Die Änderungstatbestände des § 3a Abs. 2 und 3 kommen nicht zur Anwendung, wenn der Anhang 1 ausdrücklich die Neuerrichtung“, den „Neubau“ oder die „Neuerschließung“ erfasst (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G § 3a Rz 31; *Lampert*, UVP-G § 3a Rz 40).

Von einem Neubau eines Teilabschnitts einer Straße kann dort gesprochen werden, wo von einer bestehenden Straße räumlich getrennt eine völlig neue Straße errichtet wird oder eine bereits bestehende Straße derart „verlegt“ wird, dass sie an einem anderen Ort neu errichtet und die alte Straße aufgelassen wird (US *Steyr*, 4.3.2010, US 4B/2010/2-10). Der VwGH hat beispielsweise die Verlegung einer Landesstraße auf einer Länge von 700m als Neubau eines Teilabschnittes einer sonstigen Straße iSd Anhang 1 UVP-G 2000 qualifiziert (VwGH 17.08.2010, 2009/06/0019).

### Oberirdische Variante:

Bei der oberirdischen Variante wird ein Teilstück der L 202 Schweizer Straße zwischen Stkm 0.7 und Stkm 0.2 von der bestehenden Landesstraße versetzt neu errichtet, weshalb eine räumliche Trennung von der bestehenden Landesstraße zu bejahen sein wird. Ein Teilstück des Vorhabens wird daher jedenfalls einen Neubau darstellen.

### „Tunnel kurz“ und „Tunnel lang“ sowie „Tunnel in Bauetappen“:

Die Tunnelvarianten sollen unter die bestehende Landesstraße bzw. – ähnlich der oberirdischen Variante – unterhalb der derzeit bestehenden Bahnhofsverbauung verlegt werden. Die Gesamtlänge des Vorhabens „Tunnel kurz“ beträgt laut Ausschreibungsunterlagen 800 m, die Variante „Tunnel lang“ ca. 1,5 km. In weiterer Folge sollen diese Tunnel überbaut werden. Daher soll auch hier räumlich getrennt von der bestehenden Straße ein Tunnel errichtet und die Landstraße darin verlegt werden. Daher liegt auch für diese Varianten eine Verlegung vor und ist von einem Neubau auszugehen.

Unabhängig von der jeweiligen Variante soll das Ziel die Umlegung bzw. Neutrassierung der L 202 und L 190 sein. Damit ist jedenfalls eine „Verlegung“ der Landesstraßen beabsichtigt, zumal die bestehenden Straßen rückgebaut bzw. stellenweise überbaut werden sollen.

Bei allen vorliegenden Varianten ist daher von einem Neubau auszugehen, weshalb die Tatbestände der Z 9 des Anhangs 1 zum UVP-G über sonstige Straßen auf alle Vorhabensvarianten anwendbar sein wird.

### 3. Ist als Schwellenwert die Länge der jeweiligen Varianten relevant?

Die „oberirdische Variante“ weist eine Länge von knapp 1,2 (bzw. 0,6) km auf. Das Vorhaben lange Tunnelvariante weist eine Länge von insgesamt 1,5 km auf, das Vorhaben „Tunnel kurz“ eine Länge von ca. 0,8 km.

Die in Spalte 1 und 2 der Z 9 des Anhangs 1 zum UVP-G 2000 genannten Schwellenwerte von 10 km (lit. b, lit. c) bzw. 5 km (lit. e) werden durch keine der prüfgegenständlichen Varianten überschritten. Auch sind keine an die Vorhabensvarianten unmittelbar angrenzenden, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr freigegebenen Teilstücke bekannt, weshalb die besondere Kumulationsbestimmung nach lit. f auch nicht zur Anwendung kommen wird.

Es handelt sich somit um keine Vorhaben im Sinne der Spalte 1 oder Spalte 2 des Anhangs 1 zum UVP-G 2000.

### 4. Liegen die jeweiligen Vorhabensvarianten in einem schutzwürdigen Gebiet des Anhangs 2 zum UVP-G 2000?

Nachdem die gegenständlichen Varianten in keinem Schutzgebiet nach Kategorie A bis D liegen, scheidet die Anwendung von Z. 9 lit. g und h des Anhangs 1 UVP-G 2000 von vornherein aus.

Zwar liegt im Nahebereich der Vorhabensvarianten der geschützte Landschaftsteil „Erawäldele“ in Bregenz, LGBI.Nr. 8/1996. Jedoch ist Anhang 1 Spalte 3 ausschließlich auf Vorhaben anzuwenden, die zumindest teilweise innerhalb des jeweiligen Schutzgebietes liegen (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G Anhang 2 Rz 9). Vorhaben hingegen, die sich bloß in der Nähe des jeweiligen Schutzgebietes befinden, unterliegen nicht Anhang 1 Spalte 3; selbst dann nicht, wenn die Vorhabensauswirkungen das schutzwürdige Gebiet beeinträchtigen (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G Anhang 2 Rz 10).

Allerdings liegen sämtliche Varianten im bzw. nahe Siedlungsgebieten (Kategorie E). Als Nahebereich eines Siedlungsgebietes gilt gemäß Anhang 2 zum UVP-G ein Umkreis von 300 m um das Vorhaben, in dem Grundstücke wie folgt festgelegt oder ausgewiesen sind:

1. Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen (ausgenommen reine Gewerbe-, Betriebs- oder Industriegebiete, Einzelgehöfte oder Einzelbauten) [...].

Dies liegt im vorliegenden Fall vor, da sämtliche Varianten stellenweise auf bzw. unter als Bauflächen gewidmeten Flächen errichtet werden sollen. Darüber hinaus befinden sich im Umkreis von 300 m mehrere als Bauland gewidmete Flächen. Sämtliche Vorhabensvarianten liegen daher in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie E Anhang 2 zum UVP-G 2000.

Gemäß Z 9 lit. i des Anhangs 1 zum UVP-G 2000 besteht bei einem Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte eine UVP-Pflicht, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E berührt wird und eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 15 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist.

Nach Auskunft von DI (FH) Martin Zitt ist im Fall der L 202 eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von 27.000 Kraftfahrzeugen zu erwarten, weshalb der in Anhang 1 zum UVP-G 2000 festgelegte Schwellenwert überschritten wird. Da es sich um einen Neubau einer sonstigen Straße bzw. ihrer Teilabschnitte handelt, ist der Tatbestand nach Z 9 lit. i Anlage 1 zum UVP-G 2000 insgesamt erfüllt.

Es wäre daher im Wege einer Einzelfallprüfung gemäß § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 zu prüfen, ob unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet festgelegt wurde, beeinträchtigt wird (vgl. *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G-ON, Anhang 1 Z 9 Rz 38).

Daher kann keine eindeutige Aussage darüber getroffen werden, ob die Vorhabensvarianten der Pflicht zur Durchführung einer UVP unterliegen oder nicht. Dies wäre im Einzelfall zu klären.



Ergebnis:

Aufgrund der oa Ausführungen wäre jedenfalls bei jeder der vorgelegten Vorhabensvarianten im Zuge einer Einzelfallprüfung festzustellen, ob eine UVP (im vereinfachten Verfahren) durchzuführen ist.

Freundliche Grüße

Mag. Dr. Christian Berger