

TE Vwgh Erkenntnis 2010/9/23 2009/06/0196

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 23.09.2010

Index

10/07 Verwaltungsgerichtshof;
14/01 Verwaltungsorganisation;
40/01 Verwaltungsverfahren;
50/01 Gewerbeordnung;
83 Naturschutz Umweltschutz;

Norm

AVG §7 Abs1 Z3;
AVG §7 Abs1;
GewO 1994 §77 Abs2;
UVPg 2000 §19 Abs1 Z6;
UVPg 2000 §19 Abs4;
UVPg 2000 §23a Abs1;
UVPg 2000 §24 Abs1;
UVPg 2000 §24g Abs1;
UVPg 2000 §24h Abs1 Z2 lit a;
UVPg 2000 §24h Abs1 Z2 lit c;
UVPg 2000 §24h Abs2;
UVPg 2000 §9 Abs5;
VwGG §41 Abs1;
1. AVG § 7 heute
2. AVG § 7 gültig ab 01.08.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 58/2018
3. AVG § 7 gültig von 01.01.2008 bis 31.07.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 5/2008
4. AVG § 7 gültig von 01.02.1991 bis 31.12.2007
1. AVG § 7 heute
2. AVG § 7 gültig ab 01.08.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 58/2018
3. AVG § 7 gültig von 01.01.2008 bis 31.07.2018 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 5/2008
4. AVG § 7 gültig von 01.02.1991 bis 31.12.2007
1. GewO 1994 § 77 heute
2. GewO 1994 § 77 gültig ab 01.01.2011 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 111/2010
3. GewO 1994 § 77 gültig von 19.08.2010 bis 31.12.2010 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 66/2010

4. GewO 1994 § 77 gültig von 01.07.2006 bis 18.08.2010 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 84/2006
5. GewO 1994 § 77 gültig von 01.09.2000 bis 30.06.2006 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 88/2000
6. GewO 1994 § 77 gültig von 11.08.2000 bis 31.08.2000 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 88/2000
7. GewO 1994 § 77 gültig von 02.02.2000 bis 10.08.2000 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 7/2000
8. GewO 1994 § 77 gültig von 01.04.1998 bis 01.02.2000 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 115/1997
9. GewO 1994 § 77 gültig von 01.07.1997 bis 31.03.1998 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 63/1997
10. GewO 1994 § 77 gültig von 19.03.1994 bis 30.06.1997

1. VwGG § 41 heute
2. VwGG § 41 gültig ab 01.01.2014 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
3. VwGG § 41 gültig von 01.03.2013 bis 31.12.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 33/2013
4. VwGG § 41 gültig von 01.07.2012 bis 28.02.2013 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 51/2012
5. VwGG § 41 gültig von 01.01.1991 bis 30.06.2012 zuletzt geändert durch BGBl. Nr. 330/1990
6. VwGG § 41 gültig von 05.01.1985 bis 31.12.1990

Beachte

Miterledigung (miterledigt bzw zur gemeinsamen Entscheidung verbunden): 2009/06/0197

Betreff

Der Verwaltungsgerichtshof hat durch den Vorsitzenden Senatspräsident Dr. Kail und die Hofräte Dr. Bernegger, Dr. Waldstätten, Dr. Bayjones und Dr. Moritz als Richter, im Beisein der Schriftführerin Mag. Schmidt, über die Beschwerden

1. der Bürgerinitiative S (protokolliert zu Zl. 2009/06/0196), vertreten durch Dr. Aldo Frischenschlager, Dr. Dieter Gallistl und Dr. Elfgund Frischenschlager, Rechtsanwälte in 4020 Linz, Landstraße 15, und 2. der Bürgerinitiative "M (protokolliert zu Zl. 2009/06/0197)", vertreten durch Mag. Marina Breitenecker, Dr. Christine Kolbitsch und Dr. Heinrich Vana, Rechtsanwältinnen und Rechtsanwalt in 1020 Wien, Taborstraße 10/2, gegen den Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 3. Juli 2009, Zl. BMVIT-314.410/0024-II/ST-ALG/2009, betreffend Genehmigung einer Schnellstraße u.a. gemäß dem UVP-G 2000 (mitbeteiligte Partei: A Gesellschaft in , vertreten durch Haslinger/Nagele & Partner Rechtsanwälte GmbH in 1010 Wien, Am Hof 13), zu Recht erkannt:

Spruch

Die Beschwerden werden als unbegründet abgewiesen.

Die Beschwerdeführer haben dem Bund jeweils Aufwendungen in der Höhe von EUR 610,60 und der mitbeteiligten Partei jeweils Aufwendungen in der Höhe von EUR 1.106,40 binnen zwei Wochen bei sonstiger Exekution zu ersetzen.

Begründung

I.römisch eins.

1.1. Die Mitbeteiligte beantragte mit Eingabe vom 26. März 2007 betreffend das Bundesstraßenbauvorhaben S 10 Mühlviertler Schnellstraße, Abschnitt Unterweikersdorf - Freistadt Nord (Länge: ca. 22 km), die Durchführung eines teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens und der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie die Erlassung eines Bescheides gemäß § 24 Abs. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) in Verbindung mit § 24h Abs. 1 UVP-G 2000 und den in § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 genannten, von einem Bundesminister zu vollziehenden Verwaltungsvorschriften, insbesondere § 4 Bundesstraßengesetz, § 17 Forstgesetz sowie § 7 Abs. 1 Straßentunnel-Sicherheitsgesetz 1.1. Die Mitbeteiligte beantragte mit Eingabe vom 26. März 2007 betreffend das Bundesstraßenbauvorhaben S 10 Mühlviertler Schnellstraße, Abschnitt Unterweikersdorf - Freistadt Nord (Länge: ca. 22 km), die Durchführung eines teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens und der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie die Erlassung eines Bescheides gemäß Paragraph 24, Absatz eins, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) in Verbindung mit Paragraph 24 h, Absatz eins, UVP-G 2000 und den in Paragraph 24, Absatz eins, UVP-G 2000 genannten, von einem Bundesminister zu vollziehenden Verwaltungsvorschriften, insbesondere Paragraph 4, Bundesstraßengesetz, Paragraph 17, Forstgesetz sowie Paragraph 7, Absatz eins, Straßentunnel-Sicherheitsgesetz

(STSG).

1.2. Die belangte Behörde erteilte der Mitbeteiligten mit dem angefochtenen Bescheid u.a. die Genehmigung nach dem § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 (Spruchpunkt I.1.) nach Maßgabe der unter Spruchpunkt II. angeführten und mit einem Bescheidvermerk versehenen Projektsunterlagen und unter Einhaltung der unter Spruchpunkt III. enthaltenen Nebenbestimmungen. In Spruchpunkt IV. wurden die erhobenen Einwendungen, soweit ihnen nicht durch Auflagen Rechnung getragen worden war, abgewiesen bzw. zurückgewiesen. Verspätete Einwendungen wurden gleichfalls zurückgewiesen. 1.2. Die belangte Behörde erteilte der Mitbeteiligten mit dem angefochtenen Bescheid u.a. die Genehmigung nach dem Paragraph 24, Absatz eins, UVP-G 2000 (Spruchpunkt römisch eins.1.) nach Maßgabe der unter Spruchpunkt römisch zwei. angeführten und mit einem Bescheidvermerk versehenen Projektsunterlagen und unter Einhaltung der unter Spruchpunkt römisch drei. enthaltenen Nebenbestimmungen. In Spruchpunkt römisch vier. wurden die erhobenen Einwendungen, soweit ihnen nicht durch Auflagen Rechnung getragen worden war, abgewiesen bzw. zurückgewiesen. Verspätete Einwendungen wurden gleichfalls zurückgewiesen.

2.1. Sie führte dazu - soweit es beschwerderelevant ist - im Wesentlichen aus, dass der Straßenverlauf der S 10 Mühlviertler Schnellstraße, Abschnitt Unterweikersdorf - Freistadt Nord, gemäß § 4 Abs. 1 BundesstraßenG 1971 wie folgt bestimmt werde: Die neu herzustellende S 10 in dem genannten Abschnitt beginne im Anschluss an die bestehende A 7 Mühlkreis Autobahn (A 7 - km 26,78). Nach einer Parallellage zur B 310 bei Radingdorf schwenke die S 10 im Bereich der Anschlussstelle Unterweikersdorf nach Norden und unterfahre im Tunnel Götschka den Unterweikersdorfer Berg. Danach verlaufe die Trasse in freier Streckenführung bis zur Halbanchlussstelle Neumarkt. Der danach folgende Tunnel Neumarkt werde vom bestehenden einröhrigen auf einen zweiröhrigen Tunnel ausgebaut und in offener Bauweise verlängert. In weiterer Folge werde die mit drei Unterflurtrassen sowie der Anschlussstelle Kefermarkt versehene Strecke weitgehend parallel zur B 310 bis zur Anschlussstelle Freistadt Süd geführt. Nördlich der Anschlussstelle Freistadt Süd werde die Feldaist gequert und die Stadt Freistadt im Osten in halboffener Streckenführung (versehen mit zwei Tunneln und einer Unterflurtrasse) umfahren. Der sogenannte "Graben" werde mit einer Talbrücke überspannt. In diesem Bereich sei auch die Anschlussstelle Grünbach/Sandl (B 38) situiert. Mit der Verknüpfung der S 10 mit der B 310 bei der Anschlussstelle Freistadt Nord ende der Streckenabschnitt südlich der Ortschaft Vierzehn. Der Verlauf der neu herzustellenden Bundesstraße ergebe sich aus dem Trassenplan bestehend aus den näher angeführten Lageplänen. 2.1. Sie führte dazu - soweit es beschwerderelevant ist - im Wesentlichen aus, dass der Straßenverlauf der S 10 Mühlviertler Schnellstraße, Abschnitt Unterweikersdorf - Freistadt Nord, gemäß Paragraph 4, Absatz eins, BundesstraßenG 1971 wie folgt bestimmt werde: Die neu herzustellende S 10 in dem genannten Abschnitt beginne im Anschluss an die bestehende A 7 Mühlkreis Autobahn (A 7 - km 26,78). Nach einer Parallellage zur B 310 bei Radingdorf schwenke die S 10 im Bereich der Anschlussstelle Unterweikersdorf nach Norden und unterfahre im Tunnel Götschka den Unterweikersdorfer Berg. Danach verlaufe die Trasse in freier Streckenführung bis zur Halbanchlussstelle Neumarkt. Der danach folgende Tunnel Neumarkt werde vom bestehenden einröhrigen auf einen zweiröhrigen Tunnel ausgebaut und in offener Bauweise verlängert. In weiterer Folge werde die mit drei Unterflurtrassen sowie der Anschlussstelle Kefermarkt versehene Strecke weitgehend parallel zur B 310 bis zur Anschlussstelle Freistadt Süd geführt. Nördlich der Anschlussstelle Freistadt Süd werde die Feldaist gequert und die Stadt Freistadt im Osten in halboffener Streckenführung (versehen mit zwei Tunneln und einer Unterflurtrasse) umfahren. Der sogenannte "Graben" werde mit einer Talbrücke überspannt. In diesem Bereich sei auch die Anschlussstelle Grünbach/Sandl (B 38) situiert. Mit der Verknüpfung der S 10 mit der B 310 bei der Anschlussstelle Freistadt Nord ende der Streckenabschnitt südlich der Ortschaft Vierzehn. Der Verlauf der neu herzustellenden Bundesstraße ergebe sich aus dem Trassenplan bestehend aus den näher angeführten Lageplänen.

2.2. Sie führte weiters aus, u.a. die beschwerdeführenden Bürgerinitiativen seien von der belangten Behörde informiert worden, dass sie die Voraussetzungen gemäß § 19 UVP-G 2000 erfüllten und Parteistellung im gegenständlichen UVP-Verfahren hätten. 2.2. Sie führte weiters aus, u.a. die beschwerdeführenden Bürgerinitiativen seien von der belangten Behörde informiert worden, dass sie die Voraussetzungen gemäß Paragraph 19, UVP-G 2000 erfüllten und Parteistellung im gegenständlichen UVP-Verfahren hätten.

2.3 Weiteres Ermittlungsverfahren und Projektänderung:

Auf Grund der zwischenzeitlich vorliegenden Verkehrsprognose für die A 26 (projektierte Linzer Westumfahrung mit Anschluss an die A 7) seien (gegenüber dem Einreichprojekt 2007) neuere Verkehrszahlen für die S 10 und die Zulaufstrecken vorhanden gewesen. In den ergänzenden Unterlagen - Fachbereich Verkehr (März 2008), die die Mitbeteiligte am 14. März 2008 vorgelegt habe, seien zusätzliche Nutzungen im Großraum Linz für den Nullplanfall

2025 NEU (ohne Ausbau der S 10 und ohne Ausbau A 26) angesetzt worden, woraus sich für den Untersuchungsraum neue Werte für den JDTVw (jährlicher durchschnittlicher täglicher Verkehr an Werktagen) ergeben hätten. Dem Ausbauplanfall 2025 sei die Verkehrszunahme durch die Raumentwicklung im Großraum Linz sowie die Verkehrszunahme durch den Ausbau der A 26 hinzugerechnet worden. Die Vollständigkeit und Nachvollziehbarkeit der nun vorliegenden Verkehrszahlen seien vom Sachverständigen für Verkehr in seiner Stellungnahme vom 27. März 2008 bestätigt worden.

Auf Basis dieser neuen Daten seien die umweltrelevanten Bereiche Lärmschutz und Luftschadstoffe teilweise überarbeitet sowie der Tunnelvorentwurf überprüft worden. In den "Ergänzenden Unterlagen - Fachbereich Verkehr" vom März 2008, die von der Mitbeteiligten am 27. März 2008 übermittelt worden seien, sei eine Umrechnung der Verkehrszahlen für alle Zählstellen im Projektgebiet für den jährlichen durchschnittlichen täglichen Verkehr an Werktagen (JDTVw) auf den jährlichen durchschnittlichen täglichen Verkehr an allen Tagen (JDTV) durchgeführt und die Herleitung der Umrechnungsfaktoren nachvollziehbar dargestellt worden. Weiters sei klargestellt worden, dass sich sämtliche Verkehrszahlen in der Verkehrsuntersuchung S 10 auf die jährlich durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an Werktagen (JDTVw) bezögen.

Mit Schreiben vom 5. Februar 2008 habe die Mitbeteiligte eine Projektsänderung betreffend die Verkürzung des Projektendes von km 22,3 + 11.381 auf km 22,0 + 35.500 eingereicht. Aus Gründen der Verkehrswirksamkeit sei es auf Grund der geänderten Rahmenbedingungen hinsichtlich des Realisierungszeitpunktes der S 10 Mühlviertler Schnellstraße, Abschnitt Freistadt Nord - Staatsgrenze, erforderlich, das Projekt anzupassen.

2.4. Das erstattete Umweltverträglichkeitsgutachten (u.a. betreffend Lärm und Verkehr) und seine Bestandteile sowie die Sicherheitsbeurteilungen seien von den Fachabteilungen II/ST1 und II/ST2 auf ihre Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit geprüft und zur öffentlichen Auflage freigegeben worden.

3.1. Auf das vorliegende Bundesstraßenprojekt finde das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 2/2008, Anwendung. 3.1. Auf das vorliegende Bundesstraßenprojekt finde das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), Bundesgesetzblatt Nr. 697 aus 1993, in der Fassung des Bundesgesetzes Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 2 aus 2008,, Anwendung.

3.2. Zu ergänzenden Unterlagen:

Die A 26-Verkehrsprognose inklusive der Prognose betreffend die Raumentwicklung Linz sei von der UVP-Behörde aus rechtlichen und fachlichen Überlegungen deswegen nachgefordert worden, weil der Bau und die Verwirklichung der A 26 Linzer Autobahn sowie die Entwicklung im Raum Linz als absehbare Entwicklung für die Zukunft angesehen werden müsse. Wie der Umweltsenat in Anlehnung an die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes in Überprüfung des UVP-Verfahrens Wien MVA Pfaffenau ausgesprochen habe (US 1B/2004/7- 26), habe die Behörde bei der Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit eines Vorhabens zwar von der Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt ihrer Entscheidung auszugehen, aber, wenn bereits konkrete Anhaltspunkte vorlägen, dass es in absehbarer Zeit zu einer Änderung der örtlichen Verhältnisse kommen werde und die Behörde in der Lage sei, sich über die Auswirkungen dieser Änderungen ein hinlängliches Bild zu machen, auf derartige Entwicklungen bei der Entscheidung Bedacht zu nehmen, während nicht konkret absehbare Entwicklungen außer Betracht zu bleiben hätten (Hinweis auf das hg. Erkenntnis vom 26. Juni 1984, VwSlg. 11.477A/1984). Diesbezüglich werde auch auf das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes vom 6. Oktober 2008, V 52/07, betreffend die Trassenverordnung S 2 Wiener Nordrand Schnellstraße, Umfahrung Süßenbrunn, verwiesen.

Nach den Berechnungen der Sachverständigen ergebe sich, dass - unter Berücksichtigung der Umsetzung eines in den ergänzenden Unterlagen der Mitbeteiligten enthaltenen Lärmschutzprojektes an der A 7, bei dem eine abschnittsweise Erhöhung bestehender Lärmschutzwände geplant sei -, keine über den Irrelevanzkriterien der RVS 04.02.12 liegende Zusatzbelastung durch den Bau der S 10 und der A 26 zu erwarten sei. Da entlang der A 7 durch den Betrieb der S 10 (unter Hinzurechnung des Betriebes der A 26 inklusive der Raumentwicklung Linz) keine über den Irrelevanzkriterien liegenden Zusatzbelastungen zu erwarten seien, hätten relevante Belastungen durch das Vorhaben vom Sachverständigen ausgeschlossen werden können. Für den Fachbereich Lärm komme der Sachverständige zum Ergebnis, der durchgeführte Emissionsvergleich in den ergänzenden Unterlagen zeige, dass die aktualisierte Verkehrsuntersuchung 2008 - nach Durchführung sämtlicher schalltechnischer Berechnungen auf einer einheitlichen Datenbasis (JDTV-Wert, Hinweis auf das Teilgutachten Lärmschutz, S. 28) - vergleichbare oder sogar geringere

Emissionen erwarten lasse. Bei drei - bereits im Einreichoperat 2007 als "betroffen" zu wertenden Wohnobjekten - sei ein zusätzlicher Objektschutz erforderlich. Der Sachverständige komme zu dem Ergebnis, dass sich der von nachteiligen Auswirkungen berührte Kreis der betroffenen Nachbarn aus schalltechnischer Sicht nicht erweitere und die Änderung des Ausmaßes der Betroffenenheiten von bisher schon erfassten Personen aus schalltechnischer Sicht in vernachlässigbarem Ausmaß gegeben sei. Es sei im Hinblick auf die Kriterien des § 24g UVP-G 2000 (zulässige Projektsänderung) festzustellen, dass aus luft- und lärmtechnischer Sicht sowie bezüglich der Tunnelsicherheit mit den Auswirkungen durch die ergänzte Verkehrsprognose keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden seien. Nach den Berechnungen der Sachverständigen ergebe sich, dass - unter Berücksichtigung der Umsetzung eines in den ergänzenden Unterlagen der Mitbeteiligten enthaltenen Lärmschutzprojektes an der A 7, bei dem eine abschnittsweise Erhöhung bestehender Lärmschutzwände geplant sei -, keine über den Irrelevanzkriterien der RVS 04.02.12 liegende Zusatzbelastung durch den Bau der S 10 und der A 26 zu erwarten sei. Da entlang der A 7 durch den Betrieb der S 10 (unter Hinzurechnung des Betriebes der A 26 inklusive der Raumentwicklung Linz) keine über den Irrelevanzkriterien liegenden Zusatzbelastungen zu erwarten seien, hätten relevante Belastungen durch das Vorhaben vom Sachverständigen ausgeschlossen werden können. Für den Fachbereich Lärm komme der Sachverständige zum Ergebnis, der durchgeführte Emissionsvergleich in den ergänzenden Unterlagen zeige, dass die aktualisierte Verkehrsuntersuchung 2008 - nach Durchführung sämtlicher schalltechnischer Berechnungen auf einer einheitlichen Datenbasis (JDTV-Wert, Hinweis auf das Teilgutachten Lärmschutz, S. 28) - vergleichbare oder sogar geringere Emissionen erwarten lasse. Bei drei - bereits im Einreichoperat 2007 als "betroffen" zu wertenden Wohnobjekten - sei ein zusätzlicher Objektschutz erforderlich. Der Sachverständige komme zu dem Ergebnis, dass sich der von nachteiligen Auswirkungen berührte Kreis der betroffenen Nachbarn aus schalltechnischer Sicht nicht erweitere und die Änderung des Ausmaßes der Betroffenenheiten von bisher schon erfassten Personen aus schalltechnischer Sicht in vernachlässigbarem Ausmaß gegeben sei. Es sei im Hinblick auf die Kriterien des Paragraph 24 g, UVP-G 2000 (zulässige Projektsänderung) festzustellen, dass aus luft- und lärmtechnischer Sicht sowie bezüglich der Tunnelsicherheit mit den Auswirkungen durch die ergänzte Verkehrsprognose keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden seien.

Die fachgutachterlichen Stellungnahmen u.a. des Sachverständigen für Lärmschutz hätten ergeben, dass auch diese Projektsverkürzung mit keinen negativen Umweltauswirkungen im Sinne des § 24g Abs. 1 UVP-G 2000 verbunden sei. Eine Wiederholung von Verfahrensschritten gemäß § 24g Abs. 2 UVP-G 2000 sei daher nicht notwendig. Die fachgutachterlichen Stellungnahmen u.a. des Sachverständigen für Lärmschutz hätten ergeben, dass auch diese Projektsverkürzung mit keinen negativen Umweltauswirkungen im Sinne des Paragraph 24 g, Absatz eins, UVP-G 2000 verbunden sei. Eine Wiederholung von Verfahrensschritten gemäß Paragraph 24 g, Absatz 2, UVP-G 2000 sei daher nicht notwendig.

4. Umweltverträglichkeitsgutachten:

4.1. Das Vorhaben sei von 15 Sachverständigen begutachtet und die Auswirkungen nach dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften geprüft und beurteilt worden. Die Auswirkungen seien in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24h UVP-G 2000 dargelegt worden. Auf Grund der eindeutigen Aussagen der Sachverständigen, insbesondere jener für die Fachbereiche Lärmschutz, Erschütterungen, Luftschadstoffe, Wasser, Raumplanung und Humanmedizin sei unter Berücksichtigung der unbedingt erforderlichen Maßnahmen auszuschließen, dass es durch das Vorhaben zu einer Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit von Menschen oder des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte der Nachbarn komme. Die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter werde durch die Wahl der Trasse und ein umfangreiches Maßnahmenpaket möglichst gering gehalten, wobei im gegenständlichen UVP-Verfahren der Begriff der Immissionen weit gefasst worden sei und sich nicht nur auf Luftschadstoffe beschränke, sondern alle Einwirkungen des Vorhabens durch sonstige Immissionen (z.B. Lärm, Erschütterungen, Einleitungen von Flüssigkeiten etc.) umfasse. 4.1. Das Vorhaben sei von 15 Sachverständigen begutachtet und die Auswirkungen nach dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften geprüft und beurteilt worden. Die Auswirkungen seien in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des Paragraph 24 h, UVP-G 2000 dargelegt worden. Auf Grund der eindeutigen Aussagen der Sachverständigen, insbesondere jener für die Fachbereiche Lärmschutz, Erschütterungen, Luftschadstoffe, Wasser, Raumplanung und Humanmedizin sei unter Berücksichtigung der unbedingt erforderlichen Maßnahmen

auszuschließen, dass es durch das Vorhaben zu einer Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit von Menschen oder des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte der Nachbarn komme. Die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter werde durch die Wahl der Trasse und ein umfangreiches Maßnahmenpaket möglichst gering gehalten, wobei im gegenständlichen UVP-Verfahren der Begriff der Immissionen weit gefasst worden sei und sich nicht nur auf Luftschadstoffe beschränke, sondern alle Einwirkungen des Vorhabens durch sonstige Immissionen (z.B. Lärm, Erschütterungen, Einleitungen von Flüssigkeiten etc.) umfasse.

Bei der Gesamtbewertung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ergäben sich damit unter Berücksichtigung insbesondere der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE), der UVP-Teilgutachten und des Umweltverträglichkeitsgutachtens sowie der fachlichen Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen - bei Berücksichtigung der von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen - keine schwerwiegenden Umweltbelastungen, die einer Realisierung des in der UVE dargestellten bzw. geplanten Straßenbauvorhabens entgegenstünden. Unter der Voraussetzung, dass die in der UVE und im Einreichprojekt enthaltenen und die von den Sachverständigen als zusätzlich erforderlich erachteten Maßnahmen in den der Umweltverträglichkeitsprüfung nachfolgenden Genehmigungsverfahren berücksichtigt bzw. bei der Detailplanung, Errichtung und Erhaltung des Vorhabens durchgeführt würden, sei - im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau - die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Projektes gegeben.

4.2. Zum Fachbereich 01 (Verkehr und Verkehrssicherheit) werde festgestellt, dass der Untersuchungsraum im Rahmen des Basisverkehrsmodells VIS-OÖ das gesamte Bundesland Oberösterreich beinhalte und im Osten 31 Gemeinden des Landes Niederösterreich. Um die notwendige Genauigkeit zu erreichen, seien zur Modellierung der Nachfrage erhebliche Verfeinerungen durchgeführt worden.

Die S 10 solle in der Zukunft eine wichtige Funktion im Fernverkehr übernehmen, eine Entlastung von stark belasteten Ortsdurchfahrten bewirken und zu einer Bündelung der regionalen Verkehrsströme aus dem nordöstlichen Mühlviertel in den Linzer Zentralraum führen. In den Einreichunterlagen der UVE zur S 10 seien in der Verkehrsuntersuchung die Verkehrswerte JDTVw (jährlicher durchschnittlicher Verkehr an Werktagen) ohne Berücksichtigung der A 26 und ohne den darin enthaltenen zukünftigen Entwicklungen in der Stadt Linz ausgewiesen. Die Bekanntgabe der neuen Verkehrswerte inklusive der A 26 seien von der Mitbeteiligten nachgefordert worden. Diese Verkehrswerte lägen um bis zu rund 11 % über den ursprünglichen Werten der Einreichunterlagen. Auf Basis dieser neuen Daten hätten die umweltrelevanten Bereiche Lärmschutz und Luftschadstoffe teilweise überarbeitet werden müssen.

Die Veränderungen der Streckenbelastungen des Bestandsnetzes durch den Ausbau der S 10 würden in einer Gegenüberstellung des Null-Planfalles 18 (inklusive Raumentwicklung in Linz) 2025 mit dem Planfall "Ausbau S 10 + A 26 + Raumentwicklung Linz" dargestellt. Die durch den Planfall S 10 + A 26 verursachten Verkehrswerte seien in der nachfolgenden Tabelle den Einreichunterlagen zur S 10 gegenüber gestellt. Die Angaben bezögen sich immer auf den JDTVw und würden als Kfz/24h angegeben:

Abschnitt

Nullvariante

Planfall 18

Ausbau S10

(UVE)

2025

Ausbau S10 +

A26+RE Linz

2025

A7

Kn Urfahr - AS Linz Dornach

81.800

76.600

87.300

A7

AS Linz Dornach - AS Linz Auhof

66.900

57.300

74.300

A7

AS Linz Auhof - AS Treffling

52.400

57.300

60.100

A7

AS Treffling - AS Gallneukirchen

50.500

53.600

58.400

A7

AS Gallneukirchen - AS Engerwitzdorf

38.800

39.500

45.400

A7/S10

AS Engerwitzdorf - AS Unterweikersdorf

33.300

39.500

43.900

S10

AS Unterweikersdorf - HAS Neumarkt

-

30.000

32.700

S10

HAS Neumarkt - AS Kefermarkt

-

27.100

28.900

S10

AS Kefermarkt - AS Freistadt Süd

-

29.000

30.800

S10

AS Freistadt Süd - AS Grünbach/Sandl B38

-

21.400

22.600

S10

AS Grünbach/Sandl B38 - AS Freistadt Nord

-

19.100

19.400

1)

2)

3)

Quelle:

1)

Ergänzende Unterlagen - Fachbereich Verkehr vom März 2008

2)

UVE Einreichprojekt 2007

3)

Ergänzende Unterlagen - Fachbereich Verkehr vom März 2008 (RE Linz = absehbare Raumentwicklungen in Linz bis zum Prognosejahr 2025)

Die Differenzen entstünden durch die rund 100 Projekte im Großraum Linz, die rund 87.000 Kfz-Fahrten pro Tag verursachten und deren Ausstrahlung und Fahrweitenverteilung mit der Entfernung von Linz abnehme.

Durch den Ausbau der S 10 - Süd würden inklusive Zufahrten und Rampen rund 24,6 km neue Straßen errichtet. Die Verkehrsleistung im Untersuchungsraum auf allen Straßen steige von 1,335 Mio. Kfz-km im Planfall 0 auf 1,547 Mio. Kfz-km im UVE-Planfall S 10 - Süd, dies entspreche einer Zunahme um 16 %.

In den Untersuchungen zu den Verkehrsarten sei in den Quell- /Ziel-Verkehr nach Oberösterreich (QZ-V OÖ), den Durchgangsverkehr von Oberösterreich (DV OÖ) und den Transitverkehr von Österreich unterschieden worden. Im UVE-Planfall S 10-Süd 2025 würden für die Straßenquerschnitte bei Wullowitz und beim Unterweisersdorfer Berg angegeben:

"Verkehrsarten

2025 - S10 Ausbau Süd

Wulowitz

Unterweisersdorferberg

KFZ

PKW

LKW

KFZ

PKW

LKW

QZ-V OÖ

8.200

6.100

2.100

23.900

21.550

2.350

DV OÖ

2.600

1.500

1.100

2.850

1.650

1.200

Transitverkehr

2.600

1.500

1.100

2.650

1.500

1.150

Gesamtverkehr (Werktag)

13.400

9.100

4.300

29.400

24.700

4.700"

4.3. Betreffend den Fachbereich 02 (Lärmschutz) in der Betriebsphase der geplanten Schnellstraße werde festgestellt, dass durch die Errichtung der S 10 grundsätzlich eine Verlagerung der Lärmemissionsquellen gegeben sei. Durch die zu erwartenden höheren Geschwindigkeiten und die im Planfall mitberücksichtigte Verkehrszunahme durch mögliche

Entwicklung von Wirtschaftsstandorten sowie durch Änderungen von Verkehrsströmen würden Erhöhungen der Emissionen in Teilbereichen des Untersuchungsgebietes resultieren. Es sei daher bereits in den vorangegangenen Projektstufen versucht worden, eine im Hinblick auf die Lärmsituation möglichst optimale Lage der S 10 zu finden. Dennoch verblieben durch gegebene Zwangspunkte Siedlungsbereiche, in denen es durch das Projekt zu Zusatzbelastungen kommen werde. In jenen Teilbereichen, in denen durch "aktive" Maßnahmen allein anzustrebende Zielwerte nicht eingehalten werden könnten, würden zusätzlich objektseitige Maßnahmen in der UVE vorgeschlagen. An den Zulaufstrecken im weiteren Untersuchungsraum würden sämtliche Bereiche einer Detailbetrachtung unterworfen, an welchen die Pegelanhebung durch induzierten Verkehr 1 dB oder mehr betrage und der Grenzwert von 50 dB nachts überschritten werde. Mit dem vorgeschlagenen Maßnahmenpaket seien die Auswirkungen des Vorhabens insgesamt als geringfügig zu bewerten, zumal es für einen Großteil des Untersuchungsgebietes zu einer wesentlichen Verbesserung der Lärmsituation komme.

Bei Realisierung der im UVE-Einreichprojekt vorgesehenen aktiven (quellseitigen) und passiven (immissionsseitigen) Maßnahmen sowie bei Einhaltung der im Gutachten formulierten Maßnahmen würden die von den Gutachtern der Fachbereiche Lärmschutz und Humanmedizin geforderten Schutzziele im gesamten Untersuchungsgebiet sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase eingehalten werden können. Es habe nachgewiesen werden können, dass bei projektspezifischer Realisierung des gegenständlichen Vorhabens ein wesentlich größerer Teil der Nachbarn dauerhaft entlastet werde, als vergleichsweise Nachbarn durch das Vorhaben und den dadurch bedingten induzierten zusätzlichen Verkehr in Teilbereichen belastet würden. Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch seien unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als geringfügig, für die Bauphase als geringfügig und insgesamt ebenfalls als geringfügig einzustufen.

4.4. Die erstbeschwerdeführende Bürgerinitiative habe den Einwand erhoben, dass die S 10 in der derzeit eingereichten Form als 4-spurige und zum Teil 6-spurige überregionale Transitroute nicht genehmigungsfähig sei. Es werde ein massives Verkehrsaufkommen ("Verlängerung der A 7 in Richtung Norden") erwartet, das durch das Fehlen einer leistungsfähigen Orts(ost)umfahrung des Großraumes Linz und der Stadt Linz eine unzumutbare Belastung hinsichtlich Luft- und Lärmemissionen der Bürgerinnen und Bürger dieser Initiative darstelle. Die Engerwitzdorfer Bürgerinnen und Bürger würden sich vom Bau und dem folgendem Betrieb der S 10 als Teil der Transitstrecke durch den zu erwartenden Anstieg von Schadstoffen bzw. auch Lärm in ihrer Gesundheit direkt gefährdet fühlen.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit habe festgestellt, dass der Generalverkehrsplan 2002 Ausbaumaßnahmen nach Tschechien, Slowakei und Ungarn beinhalte, die unter der Zielsetzung von wirtschaftlicher, ökologischer und sozialer Nachhaltigkeit umgesetzt werden würden, darunter die S 10. Für die Nullvariante 2025 im Abschnitt Anschlussstelle Engerwitzdorf bis Anschlussstelle Unterweikersdorf (Anm.: Beginn des verfahrensgegenständlichen Abschnittes der S 10) werde eine Verkehrsbelastung von 29.770 Kfz/Werktag prognostiziert. Für den UVE-Planfall S 10 2025 werde für diesen Abschnitt eine Verkehrsbelastung von 39.500 Kfz/Werktag angenommen, dies bedeute eine Zunahme um rund 10.000 Kfz/Werktag. Die prognostizierten Verkehrszunahmen im Bereich Gallneukirchen bzw. Voest-Brücke seien auf die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung des Linzer Zentralraumes zurückzuführen. In den ergänzenden Unterlagen - Fachbereich Verkehr seien für den Prognosefall 2025 S 10 + A 26 für den Abschnitt Anschlussstelle Treffling bis Anschlussstelle Gallneukirchen 58.400 Kfz/24h (werktags) angegeben. In diesen Zahlen seien die Auswirkungen von zusätzlichen Nutzungen im Raum Linz enthalten, die in den ursprünglichen Unterlagen (Einreichprojekt UVE) nicht berücksichtigt gewesen seien. Der Verkehrszuwachs im Raume Freistadt ergäbe sich durch Routenverlagerungen der S 10, durch zusätzliche Verkehrsströme aus Tschechien unter Berücksichtigung von zusätzlichen räumlichen Nutzungen um Freistadt und an die S 10 angrenzend. Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit habe festgestellt, dass der Generalverkehrsplan 2002 Ausbaumaßnahmen nach Tschechien, Slowakei und Ungarn beinhalte, die unter der Zielsetzung von wirtschaftlicher, ökologischer und sozialer Nachhaltigkeit umgesetzt werden würden, darunter die S 10. Für die Nullvariante 2025 im Abschnitt Anschlussstelle Engerwitzdorf bis Anschlussstelle Unterweikersdorf Anmerkung, Beginn des verfahrensgegenständlichen Abschnittes der S 10) werde eine Verkehrsbelastung von 29.770 Kfz/Werktag prognostiziert. Für den UVE-Planfall S 10 2025 werde für diesen Abschnitt eine Verkehrsbelastung von 39.500 Kfz/Werktag angenommen, dies bedeute eine Zunahme um rund 10.000 Kfz/Werktag. Die prognostizierten Verkehrszunahmen im Bereich Gallneukirchen bzw. Voest-Brücke seien auf die allgemeine wirtschaftliche Entwicklung

des Linzer Zentralraumes zurückzuführen. In den ergänzenden Unterlagen - Fachbereich Verkehr seien für den Prognosefall 2025 S 10 + A 26 für den Abschnitt Anschlussstelle Treffling bis Anschlussstelle Gallneukirchen 58.400 Kfz/24h (werktags) angegeben. In diesen Zahlen seien die Auswirkungen von zusätzlichen Nutzungen im Raum Linz enthalten, die in den ursprünglichen Unterlagen (Einreichprojekt UVE) nicht berücksichtigt gewesen seien. Der Verkehrszuwachs im Raume Freistadt ergäbe sich durch Routenverlagerungen der S 10, durch zusätzliche Verkehrsströme aus Tschechien unter Berücksichtigung von zusätzlichen räumlichen Nutzungen um Freistadt und an die S 10 angrenzend.

Der Sachverständige für Lärmschutz habe auf die Prüfung der UVE-Unterlagen und die Einhaltung der Schutzziele verwiesen. Die emissionsseitige Änderung im relevanten Einflussbereich der A 7, bedingt durch den induzierten Verkehr der S 10, liege im Zehntel-dB-Bereich. Die Änderung der Emission sei linear auf die Immission übertragbar, deren Zunahme daher auch im Zehntel-dB-Bereich liege und damit als (<1 dB) irrelevant zu beurteilen sei. Objektseitige Maßnahmen betroffener Objekte seien im Anhang 5, Mappe 7.3, tabellarisch ausgewiesen. Weiters sei auch auf in Planung befindliche Lärmschutzprojekte an der A 7, die auch den Bereich Engerwitzdorf betreffen, hingewiesen.

Der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima habe ergänzt, dass nach Abgrenzung des Untersuchungsgebietes nach dem Schwellenwertkonzept der RVS (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen) 04.02.12 Wohn- und Erholungsgebiete in Linz und Engerwitzdorf (Anm: maßgeblicher Bereich der Erstbeschwerdeführerin) aus lufttechnischer Sicht außerhalb des Einwirkungsgebietes des Vorhabens lägen. Die Immissionskonzentrationen durch den induzierten Verkehr auf Zulaufstrecken (z.B. A 7) lägen sowohl bei Feinstaub PM10 als auch Stickstoffoxid NO2 nicht über den Irrelevanzschwellen (3% der jeweiligen Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit) der zitierten RVS. Die dort festgelegten Irrelevanzschwellen seien so niedrig angesetzt, dass sie jedenfalls unterhalb der Messgenauigkeit und im Bereich des statistischen Schwankungsbereiches der Vorbelastung lägen. Eine nachhaltige Verschlechterung der Luftgüte und eine damit verbundene unzumutbare Belästigung oder Gesundheitsgefährdung durch das Vorhaben könne auch bei einer hohen Vorbelastung ausgeschlossen werden. Der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima habe ergänzt, dass nach Abgrenzung des Untersuchungsgebietes nach dem Schwellenwertkonzept der RVS (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen) 04.02.12 Wohn- und Erholungsgebiete in Linz und Engerwitzdorf Anmerkung, maßgeblicher Bereich der Erstbeschwerdeführerin) aus lufttechnischer Sicht außerhalb des Einwirkungsgebietes des Vorhabens lägen. Die Immissionskonzentrationen durch den induzierten Verkehr auf Zulaufstrecken (z.B. A 7) lägen sowohl bei Feinstaub PM10 als auch Stickstoffoxid NO2 nicht über den Irrelevanzschwellen (3% der jeweiligen Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit) der zitierten RVS. Die dort festgelegten Irrelevanzschwellen seien so niedrig angesetzt, dass sie jedenfalls unterhalb der Messgenauigkeit und im Bereich des statistischen Schwankungsbereiches der Vorbelastung lägen. Eine nachhaltige Verschlechterung der Luftgüte und eine damit verbundene unzumutbare Belästigung oder Gesundheitsgefährdung durch das Vorhaben könne auch bei einer hohen Vorbelastung ausgeschlossen werden.

4.5. Die zweitbeschwerdeführende Bürgerinitiative habe u.a. eingewendet, dass die Lärmemissionen für die Betroffenen gesundheitsschädlich wären, da die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichend seien. Der Sachverständige für Lärmschutz habe dazu auf die Prüfung der UVE-Unterlagen und die Einhaltung der Schutzziele verwiesen. Die in den angeführten Siedlungsbereichen zu erwartenden Immissionen seien in den Rasterlärmkarten in Box 4, Mappe 4.4 und 4.5 dargestellt. Im Übrigen habe er darauf hingewiesen, dass durch die vorgelegte "Bilanzierung" gemäß § 24h Abs. 2 UVP-G 2000 habe nachgewiesen werden können, dass ein wesentlich größerer Teil der Nachbarn dauerhaft entlastet, als vergleichsweise Nachbarn durch das Vorhaben belastet werden würden. 4.5. Die zweitbeschwerdeführende Bürgerinitiative habe u.a. eingewendet, dass die Lärmemissionen für die Betroffenen gesundheitsschädlich wären, da die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen nicht ausreichend seien. Der Sachverständige für Lärmschutz habe dazu auf die Prüfung der UVE-Unterlagen und die Einhaltung der Schutzziele verwiesen. Die in den angeführten Siedlungsbereichen zu erwartenden Immissionen seien in den Rasterlärmkarten in Box 4, Mappe 4.4 und 4.5 dargestellt. Im Übrigen habe er darauf hingewiesen, dass durch die vorgelegte "Bilanzierung" gemäß Paragraph 24 h, Absatz 2, UVP-G 2000 habe nachgewiesen werden können, dass ein wesentlich größerer Teil der Nachbarn dauerhaft entlastet, als vergleichsweise Nachbarn durch das Vorhaben belastet werden würden.

Von der zweitbeschwerdeführenden Bürgerinitiative sei ein Protokoll von Lärmmessungen "Schallmessungen am Standort W" vorgelegt worden, die belegen sollten, dass es in einigen Bereichen eine geringe Vorbelastung hinsichtlich

Lärm im Sinne der Oö Raumordnung gebe. Für diese Bereiche sei gefordert worden, dass die Grenzwerte mit 40 dB festgesetzt würden, da der derzeit vorgesehene Lärmschutz (45 dB/Nacht) eine Erhöhung der Belastung um mehr als 15 dB darstellen würde, was nicht zumutbar sei.

Der Sachverständige für Lärmschutz habe zum vorgelegten Messbericht festgehalten, dass sich bei der Ermittlung des Beurteilungspegels für die Nacht aus den Werten ein energieäquivalenter Dauerschallpegel von 41 dB ergebe. Bei den Bestandslärmkarten der UVE sei der Wert für die Vorbelastung mit 35 dB bzw. niedriger ausgewiesen worden. Bei der Simulierung der Bestandsituation seien keine Naturgeräusche berücksichtigt worden, insgesamt liege die Beurteilung auf der sicheren Seite. Ein Grenzwert von 45 dB erscheine insofern gerechtfertigt, als bei niedrigeren Belastungen Zufallseignisse wie Naturgeräusche eine ganz erhebliche Rolle spielen könnten und über einen großen Pegelbereich schwanken könnten. Weiters sei ausdrücklich darauf hingewiesen worden, dass es sich bei messtechnischen Bestandsaufnahmen nur um punktuelle Kontrollen und Momentaufnahmen handeln könne.

4.6. Die erstbeschwerdeführende Bürgerinitiative habe auch auf die Untersuchung "Wärmeinsel in Linz und belüftungsrelevante Strömungssysteme" von Univ.-Prof. Mursch-Radlgruber vom Dezember 1999 verwiesen, die sich mit dem Lebensraum der Bürgerinitiative befasse. Demgemäß könne die von der Behörde herangezogene Messstelle 24er Turm nicht als repräsentativ angesehen werden. Der Sachverständige für Luft und Klima habe dazu ausgeführt, dass das angesprochene Gebiet nicht im Einwirkungsbereich des Vorhabens liege, da die zu erwartenden Zusatzbelastungen durch das Vorhaben S 10 unter der Irrelevanzgrenze nach RVS 04.02.12 gelegen seien.

5.1. Zur Frage der Genehmigung eines Vorhabens in Teilabschnitten:

Eingewendet werde, dass die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für eine TEN-Strecke (TEN = Transeuropäisches Straßennetz) ohne Einbeziehung der geplanten A 26 europarechtswidrig sei. Dem sei zu entgegnen, dass nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes und des Gerichtshofes der Gemeinschaften (EuGH) eine Genehmigung eines Vorhabens auch in Teilabschnitten zulässig sei. Einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß UVP-Richtlinie sei nur jenes Projekt zu unterziehen, das der Projektwerber beantragt habe, auch wenn der konkrete Antrag nur einen Teil einer längeren Straßenverbindung betreffe, die - wie es normalerweise in der Praxis geschehe - in Etappen gebaut werde (Hinweis auf EuGH, Schlussanträge zu C-396/92). Gegenstand und Inhalt der Umweltverträglichkeitsprüfung seien unter Berücksichtigung des Zwecks der Richtlinie zu bestimmen, wonach in allen Planungs- und Entscheidungsprozessen so früh wie möglich ein Überblick über die Auswirkungen der Projekte auf die Umwelt und eine Ausgestaltung der Projekte in der Weise erreicht werden sollten, dass ihre Auswirkungen auf die Umwelt möglichst gering blieben. Dieser Zweck verlange, dass bei der Umweltverträglichkeitsprüfung, soweit das praktisch möglich sei, auch aktuelle Pläne über den weiteren Ausbau des konkret vorliegenden Projektes zu berücksichtigen seien. Beim Bau von Teilabschnitten einer geplanten Straßenverbindung sei bei der Prüfung der Umweltverträglichkeit konkreter Projekte die Bedeutung der Teilstrecken für die Linienführung der übrigen geplanten Gesamtstraßenverbindung zu berücksichtigen. Es sei somit zulässig, ein UVP-Verfahren für ein Straßenteilstück alleine durchzuführen. Dies müsse umso mehr gelten, wenn zwar in derselben Region ein weiteres Bundesstraßenvorhaben wie die Errichtung der A 26 Linzer Autobahn geplant sei, dieses jedoch gar nicht mehr Teil der projektsgegenständlichen Straßenverbindung von Unterweikersdorf bis zur Staatsgrenze bei Wullowitz sei. Weiters werde darauf hingewiesen, dass die A 26 Linzer Autobahn in die Verkehrsprognose des gegenständlichen Bundesstraßenvorhabens miteinbezogen worden sei und somit die Auswirkungen der A 26 Linzer Autobahn auf das gegenständliche Straßenbauvorhaben mitbetrachtet worden seien. Darüber hinaus werde für die A 26 Linzer Autobahn ein eigenes UVP-Verfahren durchgeführt.

5.2. Zu weiteren Stellungnahmen im Verfahren:

Mit Schreiben vom 24. Oktober 2008 habe die erstbeschwerdeführende Bürgerinitiative den Bericht "Wärmeinsel Linz und belüftungsrelevante Strömungssysteme" von Univ. Prof. Dr. Mursch-Radlgruber übermittelt und zusammengefasst geltend gemacht, dass die Messstelle 24er Turm für den Lebensraum der Bürgerinitiative primär nicht repräsentativ sei und bei der Bewertung die o.a. Studie zu berücksichtigen und heranzuziehen gewesen wäre. Eine nachhaltige Verschlechterung der Luftgüte und eine damit verbundene unzumutbare Gesundheitsbeeinträchtigung durch das Vorhaben S 10 könne daher keineswegs ausgeschlossen werden.

Diesbezüglich sei festzuhalten, dass ein gleichartiges Vorbringen in der Verhandlung bereits vom Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima dahingehend beantwortet worden sei, dass die in der Einwendung angeführten Gebiete aus

lufttechnischer Sicht außerhalb des Einwirkungsbereiches des Vorhabens lägen, da die zu erwartenden Zusatzbelastungen durch das Vorhaben S 10 unter der Irrelevanzgrenze nach RVS 04.02.12 liegen würden. Eine Erhebung der Vorbelastung sei daher nicht erforderlich, ebenso seien allfällige Grenzwertüberschreitungen durch die Vorbelastung außerhalb des Einwirkungsbereiches des Vorhabens für das gegenständliche UVP-Verfahren nicht von Bedeutung. Auch in einer weiteren eingeholten Stellungnahme des Sachverständigen für Luftschadstoffe wiederholte dieser die angeführten Gründe, dass im Lichte der Studie keine ergänzenden Untersuchungen erforderlich seien.

Die erstbeschwerdeführende Bürgerinitiative habe weiters in einem Schreiben vom 8. Jänner 2009 geltend gemacht, dass die Fertigstellung der D 3/R 3 zwischen Prag und Wullowitz zeitgleich bzw. in Abschnitten sogar früher als die geplante Inbetriebnahme der S 10 erfolge. Durch die Fertigstellung sei mit einem Verkehrsaufkommen in einem Ausmaß zu rechnen, das die vom Sachverständigen für Verkehr der S 10 getroffene Annahme, nämlich "S 10 Grenze Wullowitz: auf Grund der Fertigstellung der S 10 rund

1.900 zusätzliche Kfz" bei weitem übersteige.

Der Sachverständige für Verkehr sowie die zuständige Fachabteilung II/St1 hätten dazu festgestellt, dass der durchgehende Ausbau der D 3 in Tschechien seitens der Mitbeteiligten in den Verkehrsprognosen der S 10 berücksichtigt worden sei. Der Erstbeschwerdeführerin sei diese Stellungnahme der Sachverständigen sowie erklärend eine Stellungnahme des Landes Oberösterreich beigelegt worden, wonach die beschriebenen zusätzlichen 8.700 Kfz an der Grenze zu Österreich nach Fertigstellung der D 3 bereits in den 13.000 Kfz der Null-Variante 2025 enthalten seien, sodass die im UVP-Verfahren genannten 1.900 Kfz nur davon herrührten, ob die S 10 gebaut werde oder nicht.

5.3. Zur ergänzten Verkehrsprognose:

Mit Schreiben vom 19. Dezember 2008 habe der Sachverständige für Verkehr, DI Wenny, bestätigt, dass in den "Ergänzenden Unterlagen" vom Dezember 2008 die Verkehrszahlen der A 26 Süd und der A 26 Süd + Nord dargestellt seien. Darüber hinaus habe der Sachverständige festgestellt, dass er die vorgelegten Verkehrszahlen überprüft habe und als plausibel erachte. Auch die Fachabteilung II/St1 habe in ihrer Stellungnahme vom 22. Jänner 2009 die Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit dieser Stellungnahme bestätigt.

Auf Grund der angeführten Ergänzung der Verkehrsprognose sei eine Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens sowie der Teilgutachten (u.a. betreffend Verkehr, Lärmschutz und Humanmedizin) erforderlich gewesen. Die Prüfung durch die UVP-Fachgutachter habe ergeben, dass die Auswirkungen dieser Projektänderung als umweltneutral bis positiv einzustufen seien und sich in keinem Fachbereich Veränderungen in der Gesamtbewertung des Vorhabens ergäben. Was den Verkehr und die Verkehrssicherheit betreffe, würden durch die verkehrlichen Betrachtungen der A 26 Süd + Nord im Bereich der A 7 2.500 Kfz/24h (Bereich Linz) bis 1.000 Kfz/24h (Bereich Gallneukirchen) mehr Fahrzeuge die A 7 befahren. Im Bereich der S 10 seien bei der Einbeziehung beider Abschnitte der A 26 Süd + Nord 300 Kfz/24h (Bereich Unterweikersdorf bis Neumarkt) bis 100 Kfz/24h mehr zu erwarten. Die Gesamtbewertung im UVP-Fachgutachten für Verkehr und Verkehrssicherheit bleibe weiterhin unverändert gültig.

Die theoretisch ableitbaren Emissionserhöhungen betreffend den Lärm lägen zwischen 0,05 und 0,11 dB im Bereich der A 7 und zwischen 0,01 und 0,05 dB in den Abschnitten der S 10. Änderungen der Emissionen seien linear auf die Immissionen übertragbar. Die vorliegenden Größenordnungen seien vernachlässigbar, führten zu keiner Veränderung der Untersuchungsabschnitte und lägen innerhalb der Rundungsungenauigkeit von auf eine Kommastelle gerundeten Immissionswerten. Nachteilige Umweltauswirkungen seien aus schalltechnischer Sicht daher nicht abzuleiten.

Aufbauend auf die Ergänzung u.a. des Teilgutachtens Lärmschutz komme es aus humanmedizinischer Sicht zu keiner relevanten zusätzlichen Belastung der Anrainer.

Zu den Ausführungen der erstbeschwerdeführenden Bürgerinitiative, dass die verkehrlichen Betrachtungen der A 26-Süd + Nord mit Auswirkungen im Bereich der A 7 von 2.500 Kfz/24h im Bereich Linz bis 1.000 Kfz/24h im Bereich Gallneukirchen als nicht nachvollziehbar gesehen werden, sei anzumerken, dass die Mitbeteiligte gemäß den Ausführungen des Sachverständigen für Verkehr ein dem Stand der Technik entsprechendes anerkanntes Prognoseverkehrsmodell (System VISUM) verwendet habe. Die höheren Verkehrszahlen von 1.000 bis 2.500 Kfz/24h würden sich aus dem Lückenschluss zwischen der A 26-Süd und der A 7 nördlich der Donaubrücke ableiten. Ein

Abklingen dieser zusätzlichen Verkehrsbelastung bei Mitberücksichtigung der A 26-Nord Richtung Norden sei nach Ansicht der belangten Behörde plausibel, da die A 26-Nord vor allem für kurze Fahrtweiten eine erheblich höhere Attraktivität aufweise als für weiträumigere Fahrtbeziehungen.

Zur Überprüfung der Verkehrswerte für die Detailabschnitte der A 7 und die dort festgestellte Unstetigkeit der Auswirkungen der A 26-Süd gegenüber den Auswirkungen der A 26-Süd + Nord durch die Einflüsse der Nutzungen der Universität und des Scienceparks zwischen den beiden Anschlussstellen Linz-Dornach und Linz-Auhof - wie von der Bürgerinitiative vorgebracht - könne aus Sicht der belangten Behörde festgestellt werden, dass diese Unstetigkeiten mit den angegebenen induzierten Verkehrsströmen von 1.500 Kfz/24h durchaus als plausibel angesehen werden könnten, da diese aus den unterschiedlichen Umlagerungen des Verkehrs des Scienceparks resultierten. Seitens der Mitbeteiligten werde die Herleitung dieser "Unstetigkeiten" beschrieben und stelle die Anwendung kürzester Reiserouten bzw. Reisezeiten den aktuellen Stand der Technik in der Verkehrsmodellberechnung dar.

Diese Methode sei auch den großräumigen, internationalen Verlagerungen zu Grunde gelegt worden, die von dieser Bürgerinitiative in ihrer Tabelle mit den Verkehrsbeziehungen Rostock-Triest bzw. Stettin-Triest erwähnt würden. Hier baue das zitierte oberösterreichische Verkehrsmodell auf einem Österreich-Prognosemodell 2025+ der belangten Behörde auf, das auch die europäischen Beziehungen in seinen Hauptverbindungen umfasse. Das erwähnte Österreich-Prognosemodell der belangten Behörde zeige am Grenzübergang Wulowitz in der Prognose 2025 eine Querschnittsbelastung von rund 12.200 Kfz/24h auf. Das oberösterreichische Verkehrsmodell berücksichtige hier zusätzlich zur generellen prognostizierten Verkehrssteigerung eine räumliche Entwicklung und komme damit zu höheren Ergebnissen, die auch der UVE zu Grunde gelegt worden seien. Die Prognoseannahmen lägen damit nach Ansicht der belangten Behörde auf der sicheren Seite und würden auch nicht von etwaigen Verkehrszählungsergebnissen (oder deren Unsicherheiten) auf tschechischer Seite in den Jahren 1995 bis 2000 beeinflusst. Eine darüber hinausgehende Verlagerung des großräumigen Europaverkehrs sei auf Grund dieser nationalen und internationalen Betrachtung nicht zu erwarten, zumal der Transitverkehr in der Prognose lediglich einen Anteil von rund 3 % des Gesamtverkehrs ausmache. Seitens der Sachverständigen für Lärmschutz und Humanmedizin seien klare Bewertungsziele formuliert worden. Zum einen sollten im Neubaubereich die Vorsorgewerte der Weltgesundheitsorganisation (WHO) von 55 dB am Tag und 45 dB in der Nacht nicht überschritten werden, zum anderen würden in Gebieten, die eine Lärmbelastung bereits über den Vorsorgewerten aufwiesen, nur Zusatzbelastungen von bis zu 1 dB zugelassen.

Zum Vorwurf der erstbeschwerdeführenden Bürgerinitiative, dass die Berechnung des Lärms in der Nacht im Hinblick auf die Schwierigkeit der Erhebung der prozentuellen Anteile des Verkehrs in der Nacht nicht gemacht worden sei, sei zu entgegnen, dass der LKW-Anteil sowie eine Aufteilung der Anteile Tag, Abend und Nacht sowie eine Unterscheidung zwischen LKW und LKW mit Anhängern aus den vorhandenen Querschnittszählungen als Faktoren herausgerechnet worden seien. Dies sei mit einer Autobahn-Dauerzählstelle (A 8 Innkreisautobahn, Zählstelle Grenzübergang Suben) verglichen und die ungünstigere Verteilung des Autobahn-Grenzüberganges den weiteren Berechnungen zu Grunde gelegt worden. Die zeitliche Aufteilung Tag-Abend-Nacht betrage an der A 8 67 % - 14 % - 19 %, am Bundesstraßen-Grenzübergang Wulowitz hingegen 75 % - 12 % - 13 %. Die Berücksichtigung des höheren Anteiles des Nachtverkehrs von 19 % liege damit ebenso auf der sicheren Seite wie die Annahme eines hohen LKW-Anteiles, der mit einem Anteil von 4.700 LKW/24h bei einer Gesamtbelastung von 15.000 Kfz/24h mit über 31 % höher angenommen worden sei, als er derzeit auf vergleichbaren anderen Autobahnabschnitten anzutreffen sei.

5.4. Zu ergänzenden Vorbringen der beschwerdeführenden Bürgerinitiativen:

5.4.1. Mit Schreiben vom 23. Juni 2008 habe die zweitbeschwerdeführende Bürgerinitiative eine fachgutachterliche Stellungnahme von OA DI Dr. med. Hutter u.a. vom 10. Juni 2008 vorgelegt und ausgeführt, in der mündlichen Verhandlung sei das Gutachten "Schallmessungen am Standort W (im Anwesen der Familie W.) vorgelegt und vorgebracht worden, dass in der gesamten Region an vielen Orten, die durch die S 10 durch Lärm belastet würden, eine "geringe Vorbelastung" im Sinne der Oö Raumordnung gegeben wäre. Zum Nachweis dafür sei die genannte fachgutachterliche Stellungnahme vorgelegt worden. Zusammengefasst komme das vorgelegte Gutachten zu dem Ergebnis, dass die für den Standort W. prognostizierten Lärmimmissionen nachts den gemessenen derzeitigen Basispegel bzw. Grundgeräuschpegel um mindestens 10 dB überschritten. Bei derartigen Zusatzimmissionen sei aus ärztlicher Sicht eine erhebliche Belästigungswirkung auf Anrainer anzunehmen. Dies gelte für den Standort W X, aber auch für alle anderen vergleichbaren Situationen in der Umgebung der S 10. Es sei daher eine gründlichere Erhebung

des Ist-Zustandes erforderlich, als dies im Rahmen der vorliegenden UVE durchgeführt worden sei. 5.4.1. Mit Schreiben vom 23. Juni 2008 habe die zweitbeschwerdeführende Bürgerinitiative eine fachgutachterliche Stellungnahme von OA DI Dr. med. Hutter u.a. vom 10. Juni 2008 vorgelegt und ausgeführt, in der mündlichen Verhandlung sei das Gutachten "Schallmessungen am Standort W (im Anwesen der Familie W.) vorgelegt und vorgebracht worden, dass in der gesamten Region an vielen Orten, die durch die S 10 durch Lärm belastet würden, eine "geringe Vorbelastung" im Sinne der Oö Raumordnung gegeben wäre. Zum Nachweis dafür sei die genannte fachgutachterliche Stellungnahme vorgelegt worden. Zusammengefasst komme das vorgelegte Gutachten zu dem Ergebnis, dass die für den Standort W. prognostizierten Lärmimmissionen nachts den gemessenen derzeitigen Basispegel bzw. Grundgeräuschpegel um mindestens 10 dB überschritten. Bei derartigen Zusatzimmissionen sei aus ärztlicher Sicht eine erhebliche Belästigungswirkung auf Anrainer anzunehmen. Dies gelte für den Standort W römisch zehn, aber auch für alle anderen vergleichbaren Situationen in der Umgebung der S 10. Es sei daher eine gründlichere Erhebung des Ist-Zustandes erforderlich, als dies im Rahmen der vorliegenden UVE durchgeführt worden sei.

5.4.2. Der Sachverständige für Lärmschutz habe dazu in seiner Stellungnahme vom 11. September 2008 ausführlich Stellung genommen und nachgewiesen, dass der Messbericht Wahlmüller (das Gutachten "Schallmessungen am Standort W im Anwesen der Familie W...") auf Grund unterschiedlicher Kenngrößen nicht mit dem in der UVE ausgewiesenen Beurteilungspegel verglichen werden könne. Der Umgebungslärmpegel allein (ohne S 10-Prognose) von 40 dB am Standort W. werde durch die verkehrskausalen Immissionen der S 10 im Prognosezustand lediglich um 1,5 dB bis 4,1 dB (je nach Betrachtungspunkt) angehoben, bei allen anderen vergleichbaren Situationen in der Umgebung der S 10 würden sich bei zusätzlicher Berücksichtigung der Naturgeräusche ähnlich gelagerte Auswirkungen ergeben. Der Messbericht (Wahlmüller) bestätige, dass es sich um ein niedrig vorbelastetes Gebiet handle und bringe überdies deutlich zu Tage, welchen gravierenden Einfluss Naturgeräusche im Niedrigpegelbereich hätten. Der vorgelegte Messbericht bringe keine neuen Erkenntnisse, weshalb die Forderung nach gründlicheren Erhebungen des Ist-Zustandes nicht nachvollzogen werden könne und somit zurückzuweisen sei.

5.4.3. Der Sachverständige für Humanmedizin habe dazu unter Darlegung der Begriffe der Gesundheitsgefährdung und der Belästigung in seiner Stellungnahme vom 18. September 2008 ausgeführt, auf Basis der Aussagen des Lärmgutachters ergäben sich keine neuen Bewertungskriterien. Unter Einhaltung der Auflagen käme es zu keiner erheblichen Belästigung von Anrainern. Der WHO-Grenzwert für den vorbeugenden Gesundheitsschutz müsse eingehalten werden, was einen strengen Bewertungsmaßstab darstelle.

5.4.4. Mit Schreiben vom 4. Dezember 2008 habe die zweitbeschwerdeführende Bürgerinitiative zu den Stellungnahmen der Sachverständigen der Behörde erneut Stellung genommen. Es sei anerkannt worden, dass die vorgelegte Messung "Wahlmüller" nicht ausreiche, um die Argumentation zu stützen. Diesem weiteren Schreiben seien Schallpegelmessungen beim Wohnobjekt W X in Form eines Messberichts von DI Kath Ziviltechniker GmbH vom 3. Dezember 2008 sowie eine schalltechnische Stellungnahme betreffend die Wohnobjekte beim Tunnel Satzinger Siedlung von DI Kath Ziviltechniker GmbH vom 26. November 2008 beigelegt worden. Diese Schallpegelmessungen würden einen mittleren Dauerschallpegel in der Nacht von 35 dB ergeben, wobei der von Fluglärm bereinigte Dauerschallpegel in der Nacht bei 34 dB liege. Ihrer Ansicht nach sei eine neuerliche Stellungnahme des medizinischen Sachverständigen erforderlich. 5.4.4. Mit Schreiben vom 4. Dezember 2008 habe die zweitbeschwerdeführende Bürgerinitiative zu den Stellungnahmen der Sachverständigen der Behörde erneut Stellung genommen. Es sei anerkannt worden, dass die vorgelegte Messung "Wahlmüller" nicht ausreiche, um die Argumentation zu stützen. Diesem weiteren Schreiben seien Schallpegelmessungen beim Wohnobjekt W römisch zehn in Form eines Messberichts von DI Kath Ziviltechniker GmbH vom 3. Dezember 2008 sowie eine schalltechnische Stellungnahme betreffend die Wohnobjekte beim Tunnel Satzinger Siedlung von DI Kath Ziviltechniker GmbH vom 26. November 2008 beigelegt worden. Diese Schallpegelmessungen würden einen mittleren Dauerschallpegel in der Nacht von 35 dB ergeben, wobei der von Fluglärm bereinigte Dauerschallpegel in der Nacht bei 34 dB liege. Ihrer Ansicht nach sei eine neuerliche Stellungnahme des medizinischen Sachverständigen erforderlich.

5.4.5. Dazu habe der lärmtechnische Sachverständige in seiner Stellungnahme vom 14. Jänner 2009 dargelegt, dass der vorgelegte Messbericht grobe Mängel aufweise, nicht der ÖNORM S 5004 entspreche und nicht als Grundlage für weitere fachliche Beurteilungen herangezogen werden könne. Unter Verweis auf diese Stellungnahme habe der Sachverständige für Humanmedizin festgestellt, dass sich für ihn keine neuen Bewertungskriterien ergäben und das

Vorbringen der Bürgerinitiative zu keiner Abänderung seines Gutachtens führe. Unter Einhaltung der Auflagen käme es zu keiner erheblichen Belästigung von Anrainern. Der WHO-Grenzwert für den vorbeugenden Gesundheitsschutz müsse eingehalten werden, was einen strengen Bewertungsmaßstab darstelle.

5.4.6. Mit Schreiben vom 27. Februar 2009 habe der Vertreter der zweitbeschwerdeführenden Bürgerinitiative eine Ergänzung vom 12. Februar 2009 zum Messbericht nach der ÖNORM S 5004 von DI Kath Ziviltechniker GmbH vorgelegt. Das bisherige Vorbringen sei weiterhin aufrecht erhalten worden, dass in vielen Bereichen des Projektes der nachts gemessene Basispegel bzw. Grundgeräuschpegel durch die prognostizierten Lärmemissionen "um mindestens 10 dB" überschritten werde. Diese zusätzliche Emission sei vom Gutachten Dr. med. Hutter u.a. als Belästigungswirkung auf die Anrainer bezeichnet worden.

5.4.7. Der Sachverständige für Lärmschutz habe in seiner Stellungnahme vom 13. März 2009 erneut festgehalten, dass es aus schalltechnischer Sicht keine zuverlässige Methode gebe, Umgebungslärm ausreichend genau zu objektivieren. Dieser Umstand sei aber aus schalltechnischer Sicht vertretbar, da sich die Auswirkungen durch die Nichtberücksichtigung des Umgebungslärmes ausschließlich auf den Niedrigpegelbereich unter 45 dB beschränken würden, in welchem die Vorsorgewerte der WHO für den vorbeugenden Gesundheitsschutz jedenfalls eingehalten würden. Darüber hinaus sei auf § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 hingewiesen worden. Der Messbericht Kath habe keine neuen Erkenntnisse zu Tage gefördert. Die früheren Ausführungen des Sachverständigen, dass man nur gleichartige Schallpegel miteinander vergleichen könne und nicht LA-max, LA-95, LA-1 und LA-eq willkürlich mischen und dann mit dem MW-Tag oder MW-Nacht vergleichen könne, blieben daher unverändert aufrecht. Der Sachverständige für Humanmedizin Dr. Klenner habe ergänzend dazu ausgeführt, dass Lärmbelastungen unter 45 dB (Nachtwert) zu keinen vegetativen Reaktionen bei Menschen führen würden und bis zu diesem Wert auch Störungen beim Ein- bzw. Durchschlafen nicht gegeben seien. Da es bei dem konkret im Messbericht angeführten Objekt W X zu keiner Überschreitung des Vorsorgewertes komme, sei die Höhe der Anhebung unter dem Vorsorgewert der WHO aus humanmedizinischer Sicht unerheblich.

5.4.7. Der Sachverständige für Lärmschutz habe in seiner Stellungnahme vom 13. März 2009 erneut festgehalten, dass es aus schalltechnischer Sicht keine zuverlässige Methode gebe, Umgebungslärm ausreichend genau zu objektivieren. Dieser Umstand sei aber aus schalltechnischer Sicht vertretbar, da sich die Auswirkungen durch die Nichtberücksichtigung des Umgebungslärmes ausschließlich auf den Niedrigpegelbereich unter 45 dB beschränken würden, in welchem die Vorsorgewerte der WHO für den vorbeugenden Gesundheitsschutz jedenfalls eingehalten würden. Darüber hinaus sei auf Paragraph 24 a, Absatz 2, UVP-G 2000 hingewiesen worden. Der Messbericht Kath habe keine neuen Erkenntnisse zu Tage gefördert. Die früheren Ausführungen des Sachverständigen, dass man nur gleichartige Schallpegel miteinander vergleichen könne und nicht LA-max, LA-95, LA-1 und LA-eq willkürlich mischen und dann mit dem MW-Tag oder MW-Nacht vergleichen könne, blieben daher unverändert aufrecht. Der Sachverständige für Humanmedizin Dr. Klenner habe ergänzend dazu ausgeführt, dass Lärmbelastungen unter 45 dB (Nachtwert) zu keinen vegetativen Reaktionen bei Menschen führen würden und bis zu diesem Wert auch Störungen beim Ein- bzw. Durchschlafen nicht gegeben seien. Da es bei dem konkret im Messbericht angeführten Objekt W römisch zehn zu keiner Überschreitung des Vorsorgewertes komme, sei die Höhe der Anhebung unter dem Vorsorgewert der WHO aus humanmedizinischer Sicht unerheblich.

5.4.8. Mit Schreiben vom 7. Mai 2009 habe die zweitbeschwerdeführende Bürgerinitiative eine weitere fachgutachterliche Äußerung der Sachverständigen OA DI Dr. med. Hutter u.a. vom 5. Mai 2009 vorgelegt. Danach seien die Behauptungen des Sachverständigen für Humanmedizin, es komme nachts bei Lärmbelastungen unter 45 dB zu keinen vegetativen Störungen, nicht nur falsch, sondern im klaren Widerspruch zur Literatur und im Übrigen auch in eindeutigen Widerspruch zu den einschlägigen Richtlinien und Empfehlungen. Das Gutachten komme zu dem Ergebnis, dass bei deutlich über dem Basispegel liegenden Störgeräuschen Störungen der Erholung und der Einschlafphase wahrscheinlich seien, was eine erhebliche Belästigung der Anrainer darstelle.

5.5.1. Dazu habe die belangte Behörde ausgeführt, dass die Stellungnahme des Sachverständigen für Humanmedizin Dr. Klenner, der sich auf den WHO-Vorsorgewert stütze, für die Behörde schlüssig und nachvollziehbar sei und es im Vergleich zu der Äußerung von Dr. med. Hutter u.a. vom 5. Mai 2009 nicht nachvollziehbar erscheine, warum ein WHO-Vorsorgewert so gewählt worden sein sollte, dass es dennoch im darunter liegenden Bereich zu unzumutbaren Belästigungen kommen könnte.

5.5.2. Die belangte Behörde habe darüber hinaus ein weiteres Gutachten eines Humanmediziners, nämlich von Univ.-Prof. DDr. Marth, zu der Frage eingeholt, ob es aus humanmedizinischer Sicht im Bereich unter 45 dB nachts - bei

vorhabensbedingter Lärmzunahme von mehr als 10 dB - zu einer unzumutbaren Belästigung gemäß § 24 Abs. 1 Z. 2 lit. c UVP-G 2000 kommen könne. Dieser Sachverständige habe diese Frage in seiner Stellungnahme vom 22. Mai 2009 unter Anführung von umfangreichen Literaturreferenzen verneint. 5.5.2. Die belangte Behörde habe darüber hinaus ein weiteres Gutachten eines Humanmediziners, nämlich von Univ.- Prof. DDr. Marth, zu der Frage eingeholt, ob es aus humanmedizinischer Sicht im Bereich unter 45 dB nachts - bei vorhabensbedingter Lärmzunahme von mehr als 10 dB - zu einer unzumutbaren Belästigung gemäß Paragraph 24, Absatz eins, Ziffer 2, Litera c, UVP-G 2000 kommen könne. Dieser Sachverständige habe diese Frage in seiner Stellungnahme vom 22. Mai 2009 unter Anführung von umfangreichen Literaturreferenzen verneint.

5.5.3. Mit Schreiben vom 19. Juni 2009 habe der rechtsfreundliche Vertreter der zweitbeschwerdeführenden Bürgerinitiative eine weitere Stellungnahme der Sachverständigen Dr. med. Hutter u.a. vom 17. Juni 2009 vorgelegt und die Ablehnung des nichtamtlichen Sachverständigen Univ.-Prof. DDr. Marth geltend gemacht. Die erhobene Befangenheit sei damit begründet worden, dass die Ausführungen dieses Sachverständigen u.a. eine Vielzahl von Ungenauigkeiten aufweisen würde, falsche Zitate beinhalten würde und eine Literaturliste der WHO kopiert worden sei.

Nach Ansicht der belangten Behörde habe die zweitbeschwerdeführende Bürgerinitiative damit keinen Befangenheitsgrund geltend machen können. Es bestünden keine Zweifel an der fachlichen Qualifikation dieses Sachverständigen. Er sei Universitätsprofessor und Institutsvorstand am Institut für Hygiene, Mikrobiologie und Umweltmedizin an der Medizinischen Universität in Graz, Fachgutachter für wissenschaftliche Fachzeitschriften und Förderinstitutionen sowie Mitglied in einschlägigen wissenschaftlichen Gesellschaften. Inhaltlich würden verschiedene gegenteilige Standpunkte eingenommen, wobei auffalle, dass die Zweitbeschwerdeführerin teilweise nicht sehr präzise argumentiere. So werde etwa auf die neuen (strengerer) Grenzwerte der "Noise Guidelines for Europe" verwiesen, die allerdings nur Absichtserklärungen für die Zukunft darstellten. Weiters habe ein Studium des Final Implementation Reports dieser Guidelines auf Seite 25 ergeben, dass diese "recommended guideline values" von 30, 40 und 55 dB nicht mit den Vorsorgewerten des Jahres 2000 der WHO von 45 dB (A) vergleichbar seien.

5.5.4. Die Sachverständigen Dr. med. Hutter u.a. seien bei ihrer seit Juni 2008 in diversen vorgelegten Stellungnahmen vertretenen Ansicht, dass das vorliegende Vorhaben - bedingt durch die deutliche Veränderung der Lärmbelastigung - in der Lage sei, unzumutbare Belästigungen von Anrainern hervorzurufen, geblieben. Aus ärztlicher Sicht seien daher entsprechende Maßnahmen erforderlich, um solche Belästigungen hintanzuhalten.

5.5.5. Die belangte Behörde habe zu sämtlichen vorgelegten fachgutachterlichen Stellungnahmen des Vertreters der zweitbeschwerdeführenden Bürgerinitiative ihrerseits Stellungnahmen der Gutachter für Lärmschutz bzw. für Humanmedizin, die dem gegenständlichen UVP-Verfahren beigezogen worden seien, eingeholt und im Rahmen des Parteiengehörs diesen zur Stellungnahme vorgelegt. Beide Gutachter seien zu dem Ergebnis gekommen, dass das Vorbringen zu keiner Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens führe. Der Sachverständige für Lärmschutz habe fachlich fundiert und schlüssig darlegen können, dass die von der zweitbeschwerdeführenden Bürgerinitiative vorgelegten Messberichte nicht als Beurteilungsgrundlage herangezogen werden könnten.

Zu der Frage, ob es aus humanmedizinischer Sicht im Bereich unter 45 dB nachts - bei vorhabensbedingter Lärmzunahme von mehr als 10 dB - zu einer unzumutbaren Belästigung gemäß § 24 Abs. 1 Z. 2 lit. c UVP-G kommen könne, die vom humanmedizinischen Sachverständigen der Behörde Dr. Klenner und den von der zweitbeschwerdeführenden Bürgerinitiative beigezogenen Fachgutachtern Dr. med. Hutter u.a. unterschiedlich bewertet worden sei, sei die Aussage von Dr. Klenner von der Behörde als schlüssig und nachvollziehbar angesehen worden. Im Rahmen der Beweiswürdigung sei von der Behörde eine weitere fachgutachterliche Stellungnahme zu dieser Fragestellung in Auftrag gegeben worden. Dieser Sachverständige sei zu dem Ergebnis gekommen, dass es aus humanmedizinischer Sicht im Bereich des energieäquivalenten Dauerschallpegels von unter 45 dB nachts zu keiner unzumutbaren Belästigung komme. Unter Berücksichtigung sämtlicher Ergebnisse des Beweisverfahrens komme die Behörde daher auf Grund der Bewertung von zwei voneinander unabhängigen Humanmedizern nach freier Überzeugung zu der Auffassung, dass keine unzumutbare Lärmbelastigung gegeben sei und daher keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen erforderlich seien. Selbst wenn man aber der fachgutachterlichen Äußerung von Dr. med. Hutter u.a. folgen würde, wäre bei vorliegender unzumutbarer Belästigung das Vorhaben genehmigungsfähig, da gemäß § 24h Abs. 2 UVP-G 2000 nachgewiesen worden sei, dass bei projektgemäßer Realisierung des gegenständlichen Vorhabens ein wesentlich größerer Teil der Nachbarn dauerhaft entlastet, als vergleichsweise

Nachbarn durch das Vorhaben und den dadurch bedingten induzierten zusätzlichen Verkehr in Teilbereichen belastet würden. Zu der Frage, ob es aus humanmedizinischer Sicht im Bereich unter 45 dB nachts - bei vorhabensbedingter Lärmzunahme von mehr als 10 dB - zu einer unzumutbaren Belästigung gemäß Paragraph 24, Absatz eins, Ziffer 2, Litera c, UVP-G kommen könne, die vom humanmedizinischen Sachverständigen der Behörde Dr. Klenner und den von der zweitbeschwerdeführenden Bürgerinitiative beigezogenen Fachgutachtern Dr. med. Hutter u.a. unterschiedlich bewertet worden sei, sei die Aussage von Dr. Klenner von der Behörde als schlüssig und nachvollziehbar angesehen worden. Im Rahmen der Beweiswürdigung sei von der Behörde eine weitere fachgutachterliche Stellungnahme zu dieser Fragestellung in Auftrag gegeben worden. Dieser Sachverständige sei zu dem Ergebnis gekommen, dass es aus humanmedizinischer Sicht im Bereich des energieäquivalenten Dauerschallpegels von unter 45 dB nachts zu keiner unzumutbaren Belästigung komme. Unter Berücksichtigung sämtlicher Ergebnisse des Beweisverfahrens komme die Behörde daher auf Grund der Bewertung von zwei voneinander unabhängigen Humanmedizinern nach freier Überzeugung zu der Auffassung, dass keine unzumutbare Lärmbelästigung gegeben sei und daher keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen erforderlich seien. Selbst wenn man aber der fachgutachterlichen Äußerung von Dr. med. Hutter u.a. folgen würde, wäre bei vorliegender unzumutbarer Belästigung das Vorhaben genehmigungsfähig, da gemäß Paragraph 24 h, Absatz 2, UVP-G 2000 nachgewiesen worden sei, dass bei projektgemäßer Realisierung des gegenständlichen Vorhabens ein wesentlich größerer Teil der Nachbarn dauerhaft entlastet, als vergleichsweise Nachbarn durch das Vorhaben und den dadurch bedingten induzierten zusätzlichen Verkehr in Teilbereichen belastet würden.

6.1. Die belangte Behörde führte zu § 24h Abs. 1 Z. 2 lit. c UVP-G 2000 aus, es ergebe sich aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten, dass eine unzumutbare Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs. 2 GewO nicht vorliege. Diesbezüglich sei vor allem auf das Teilgutachten Humanmedizin zu verweisen, das die diesbezüglichen Auswirkungen des Vorhabens für sämtliche in Frage kommenden Einwirkungsarten geprüft habe. Der humanmedizinische Sachverständige komme in seinem Gutachten zum Ergebnis, dass eine unzumutbare Belästigung von Nachbarn/Nachbarinnen durch Lärm auszuschließen sei. Von den Sachverständigen der Fachgebiete Lärmschutz und Humanmedizin seien dabei die Schutzziele so streng angesetzt worden, wie dies dem derzeitigen Stand der Technik entspreche. 6.1. Die belangte Behörde führte zu Paragraph 24 h, Absatz eins, Ziffer 2, Litera c, UVP-G 2000 aus, es ergebe sich aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten, dass eine unzumutbare Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des Paragraph 77, Absatz 2, GewO nicht vorliege. Diesbezüglich sei vor allem auf das Teilgutachten Humanmedizin zu verweisen, das die diesbezüglichen Auswirkungen des Vorhabens für sämtliche in Frage kommenden Einwirkungsarten geprüft habe. Der humanmedizinische Sachverständige komme in seinem Gutachten zum Ergebnis, dass eine unzumutbare Belästigung von Nachbarn/Nachbarinnen durch Lärm auszuschließen sei. Von den Sachverständigen der Fachgebiete Lärmschutz und Humanmedizin seien dabei die Schutzziele so streng angesetzt worden, wie dies dem derzeitigen Stand der Technik entspreche.

6.2. Wie dem Teilgutachten Lärmschutz zu entnehmen sei, sei in den vorliegenden Projektunterlagen (UVE) nachgewiesen, dass bei projektgemäßer Realisierung des gegenständlichen Vorhabens ein wesentlich größerer Teil der Nachbarn dauerhaft entlastet, als vergleichsweise Nachbarn durch das Vorhaben und den dadurch bedingten induzierten zusätzlichen Verkehr in Teilbereichen belastet würden. Der Sachverständige für Lärmschutz bewerte die diesbezüglichen Untersuchungen als schlüssig und nachvollziehbar und habe bestätigt, dass durch das Vorhaben ein wesentlich größerer Teil von Nachbarn dauerhaft entlastet als vergleichsweise Nachbarn durch das Vorhaben belastet würden. Vom Sachverständigen für Humanmedizin sei gleichfalls bestätigt worden, dass durch das Vorhaben ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn dauerhaft entlastet als mehr belastet werde.

Da das Umweltverträglichkeitsgutachten sowie dessen Ergänzung ergeben habe, dass unter der Voraussetzung, dass die in der Umweltverträglichkeitserklärung und im Einreichprojekt enthaltenen und die von den Sachverständigen zusätzlich als unbedingt erforderlich erachteten Maßnahmen in den der Umweltverträglichkeitsprüfung nachfolgenden Genehmigungsverfahren berücksichtigt bzw. in der Detailplanung, Errichtung und Erhaltung des Vorhabens durchgeführt würden, im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Projektes gegeben sei, habe die Genehmigung gemäß § 24 UVP-G 2000 erteilt werden können. Da das Umweltverträglichkeitsgutachten sowie dessen Ergänzung ergeben habe, dass unter der Voraussetzung, dass die in der Umweltverträglichkeitserklärung und im Einreichprojekt enthaltenen und die von den Sachverständigen zusätzlich als unbedingt erforderlich erachteten Maßnahmen in den der

Umweltverträglichkeitsprüfung nachfolgenden Genehmigungsverfahren berücksichtigt bzw. in der Detailplanung, Errichtung und Erhaltung des Vorhabens durchgeführt würden, im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Projektes gegeben sei, habe die Genehmigung gemäß Paragraph 24, UVP-G 2000 erteilt werden können.

7. Erkennbar nur gegen die im Spruchpunkt I.1. erteilte Genehmigung nach dem UVP-G 2000 richten sich die vorliegenden Beschwerden, in denen Rechtswidrigkeit des Inhaltes und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend gemacht wird. 7. Erkennbar nur gegen die im Spruchpunkt römisch eins.1. erteilte Genehmigung nach dem UVP-G 2000 richten sich die vorliegenden Beschwerden, in denen Rechtswidrigkeit des Inhaltes und Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften geltend gemacht wird.

8. Die belangte Behörde hat in beiden Verfahren - wie die mitbeteiligte Partei - eine Gegenschrift samt Antrag auf kostenpflichtige Abweisung der Beschwerde erstattet.

II. Der Verwaltungsgerichtshof hat über die wegen ihres sachlichen Zusammenhanges zur gemeinsamen Beratung und Entscheidung verbundenen Beschwerden erwogen:römisch zwei. Der Verwaltungsgerichtshof hat über die wegen ihres sachlichen Zusammenhanges zur gemeinsamen Beratung und Entscheidung verbundenen Beschwerden erwogen:

1. In den vorliegenden Beschwerdefällen kommt das Umweltverträglichkeitsprüfungs-Gesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 in der Fassung BGBl. I Nr. 2/2008, zur Anwendung. 1. In den vorliegenden Beschwerdefällen kommt das Umweltverträglichkeitsprüfungs-Gesetz 2000 (UVP-G 2000), Bundesgesetzblatt Nr. 697 aus 1993, in der Fassung Bundesgesetzblatt Teil eins, Nr. 2 aus 2008,, zur Anwendung.

Gemäß § 19 Abs. 1 Z. 6 UVP-G 2000 haben Bürgerinitiativen gemäß Abs. 4 Parteistellung, ausgenommen im vereinfachten Verfahren (Abs. 2).Gemäß Paragraph 19, Absatz eins, Ziffer 6, UVP-G 2000 haben Bürgerinitiativen gemäß Absatz 4, Parteistellung, ausgenommen im vereinfachten Verfahren (Absatz 2,).

Gemäß Abs. 4 dieser Bestimmung kann eine Stellungnahme gemäß § 9 Abs. 5 durch Eintragung in eine Unterschriftenliste unterstützt werden, wobei Name, Anschrift und Geburtsdatum anzugeben und die Unterschrift beizufügen ist. Die Unterschriftenliste ist gleichzeitig mit der Stellungnahme einzubringen. Wurde eine Stellungnahme von mindestens 200 Personen, die zum Zeitpunkt der Unterstützung in der Standortgemeinde oder in einer an diese unmittelbar angrenzenden Gemeinde für Gemeinderatswahlen wahlberechtigt waren, unterstützt, dann nimmt diese Personengruppe (Bürgerinitiative) am Verfahren zur Erteilung der Genehmigung für das Vorhaben und nach § 20 als Partei oder als Beteiligte (Abs. 2) teil. Als Partei ist sie berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen und Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof oder den Verfassungsgerichtshof zu erheben.Gemäß Absatz 4, dieser Bestimmung kann eine Stellungnahme gemäß Paragraph 9, Absatz 5, durch Eintragung in eine Unterschriftenliste unterstützt werden, wobei Name, Anschrift und Geburtsdatum anzugeben und die Unterschrift beizufügen ist. Die Unterschriftenliste ist gleichzeitig mit der Stellungnahme einzubringen. Wurde eine Stellungnahme von mindestens 200 Personen, die zum Zeitpunkt der Unterstützung in der Standortgemeinde oder in einer an diese unmittelbar angrenzenden Gemeinde für Gemeinderatswahlen wahlberechtigt waren, unterstützt, dann nimmt diese Personengruppe (Bürgerinitiative) am Verfahren zur Erteilung der Genehmigung für das Vorhaben und nach Paragraph 20, als Partei oder als Beteiligte (Absatz 2,) teil. Als Partei ist sie berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen und Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof oder den Verfassungsgerichtshof zu erheben.

Gemäß § 9 Abs. 5 leg. cit. kann jedermann innerhalb der Auflagefrist gemäß Abs. 1 zum Vorhaben und zur Umweltverträglichkeitserklärung eine schriftliche Stellungnahme an die Behörde abgeben.Gemäß Paragraph 9, Absatz 5, leg. cit. kann jedermann innerhalb der Auflagefrist gemäß Absatz eins, zum Vorhaben und zur Umweltverträglichkeitserklärung eine schriftliche Stellungnahme an die Behörde abgeben.

G e m ä ß § 23a Abs. 1 UVP-G 2000 ist u.a. für folgende Vorhaben von Bundesstraßen eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 1) nach diesem Abschnitt durchzuführen:Gemäß Paragraph 23 a, Absatz eins, UVP-G 2000 ist u.a. für folgende Vorhaben von Bundesstraßen eine Umweltverträglichkeitsprüfung (Paragraph eins,) nach diesem Abschnitt durchzuführen:

"1. Neubau von Bundesstraßen oder ihrer

Teilabschnitte, ausgenommen zusätzliche Anschlussstellen."

Gemäß § 24 Abs. 1 leg. cit. hat der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, wenn ein Vorhaben gemäß § 23a oder § 23b einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen. In diesem Genehmigungsverfahren hat er/sie alle jene nach den bundesrechtlichen Verwaltungsvorschriften für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, die ansonsten von ihm/ihr oder einem/einer anderen Bundesminister/in zu vollziehen sind. Gemäß Paragraph 24, Absatz eins, leg. cit. hat der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, wenn ein Vorhaben gemäß Paragraph 23 a, oder Paragraph 23 b, einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen. In diesem Genehmigungsverfahren hat er/sie alle jene nach den bundesrechtlichen Verwaltungsvorschriften für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, die ansonsten von ihm/ihr oder einem/einer anderen Bundesminister/in zu vollziehen sind.

Gemäß § 24g Abs. 1 leg. cit. kann das Vorhaben in einem Genehmigungsverfahren geändert werden, ohne dass die bisher durchgeführten Schritte der Umweltverträglichkeitsprüfung zu wiederholen sind, soweit

1. durch die Änderungen Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen wird oder
2. mit den Änderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

Die im vorliegenden Fall maßgeblichen Bestimmungen betreffend die Entscheidung und Nachkontrolle in § 24h UVP-G 2000 lauten wie folgt: Die im vorliegenden Fall maßgeblichen Bestimmungen betreffend die Entscheidung und Nachkontrolle in Paragraph 24 h, UVP-G 2000 lauten wie folgt:

"Entscheidung und Nachkontrolle

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

1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,
2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die
 - a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden oder
 - b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
 - c) zu einer unzumutbaren Belästigung der

Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der

Gewerbeordnung 1994 führen, und

3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu

vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.

1. (2) Absatz 2, Wird bei Straßenbauvorhaben (§ 23a und Anhang 1 Z 9) im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt die Genehmigungsvoraussetzung des Abs. 1 Z 2 lit. c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. ... Wird bei Straßenbauvorhaben (Paragraph 23 a und Anhang 1 Ziffer 9,) im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt die Genehmigungsvoraussetzung des Absatz eins, Ziffer 2, Litera 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. ...
2. (3) Absatz 3, Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) sind in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen. Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach Paragraph 10,, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) sind in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.
3. (4) Absatz 4, Ergibt die Gesamtbewertung, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können, ist der Antrag abzuweisen.
4. (5) Absatz 5, ...
5. (6) Absatz 6, Die nach § 24 Abs. 1 zuständige und die übrigen für die Erteilung von Genehmigungen im Sinn des § 2 Abs. 3 zuständigen Behörden haben die Abs. 1 bis 5, 13 und 14 anzuwenden, soweit sie für ihren Wirkungsbereich maßgeblich sind. "Die nach Paragraph 24, Absatz eins, zuständige und die übrigen für die Erteilung von Genehmigungen im Sinn des Paragraph 2, Absatz 3, zuständigen Behörden haben die Absatz eins, bis 5, 13 und 14 anzuwenden, soweit sie für ihren Wirkungsbereich maßgeblich sind."
Nach § 24h Abs. 1 Z. 2 lit. a und c UVP-G 2000 ist die Genehmigung u.a. zu versagen, wenn die von einem Vorhaben zu erwartende Immissionsbelastung gesundheitsgefährdend ist oder zu unzumutbare Belästigungen im Sinne des § 77 Abs. 2 GewO 1994 führt. Nach Paragraph 24 h, Absatz eins, Ziffer 2, Litera a und c UVP-G 2000 ist die Genehmigung u.a. zu versagen, wenn die von einem Vorhaben zu erwartende Immissionsbelastung gesundheitsgefährdend ist oder zu unzumutbare Belästigungen im Sinne des Paragraph 77, Absatz 2, GewO 1994 führt.

2. Zum Vorbringen der erstbeschwerdeführenden Bürgerinitiative:

2.1. Die mitbeteiligte Partei macht zum Vorbringen dieser Beschwerdeführerin zunächst geltend, dass mit der geltend gemachten Verletzung in dem Recht auf Untersagung der von der Genehmigungswerberin beantragten Genehmigung weder konkretisiert sei, aus welcher einfach-gesetzlichen Norm ein derartiges Recht abzuleiten wäre, noch, dass die

Genehmigung überhaupt gegen eine materiell-rechtliche Genehmigungsvoraussetzung verstoße. Es sei daher das verletzte subjektive Recht im Sinne des § 28 Abs. 1 Z. 4 VwGG nicht ausreichend bestimmt worden. 2.1. Die mitbeteiligte Partei macht zum Vorbringen dieser Beschwerdeführerin zunächst geltend, dass mit der geltend gemachten Verletzung in dem Recht auf Untersagung der von der Genehmigungswerberin beantragten Genehmigung weder konkretisiert sei, aus welcher einfach-gesetzlichen Norm ein derartiges Recht abzuleiten wäre, noch, dass die Genehmigung überhaupt gegen eine materiell-rechtliche Genehmigungsvoraussetzung verstoße. Es sei daher das verletzte subjektive Recht im Sinne des Paragraph 28, Absatz eins, Ziffer 4, VwGG nicht ausreichend bestimmt worden.

Nach der hg. Judikatur (vgl. u.a. die Erkenntnisse vom 1. Dezember 1992, Zl. 92/07/0181, vom 14. September 1993, Zl. 93/07/0099, und vom 2. Oktober 1997, Zl. 95/07/0014) ist es ausreichend, wenn sich aus dem Kontext des gesamten Vorbringens ausreichend deutlich entnehmen lässt, welches Recht vom Beschwerdeführer als verletzt angenommen wird. In diesem Sinne ergibt sich aus dem gesamten Vorbringen der Erstbeschwerdeführerin, dass die durch die belangte Behörde vorgenommene Beurteilung des Vorhabens im Rahmen der UVP-Prüfung betreffend die von dem Projekt verursachten Lärmimmissionen bzw. Luftschadstoffe bekämpft wurden und somit das Recht geltend gemacht wurde, dass eine Genehmigung gemäß UVP-G nur erteilt wird, wenn gemäß § 24h Abs. 1 Z. 2 lit. c UVP-G 2000 das Projekt zu keiner unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs. 2 GewO 1994 führt. Nach der hg. Judikatur vergleiche , u.a. die Erkenntnisse vom 1. Dezember 1992, Zl. 92/07/0181, vom 14. September 1993, Zl. 93/07/0099, und vom 2. Oktober 1997, Zl. 95/07/0014) ist es ausreichend, wenn sich aus dem Kontext des gesamten Vorbringens ausreichend deutlich entnehmen lässt, welches Recht vom Beschwerdeführer als verletzt angenommen wird. In diesem Sinne ergibt sich aus dem gesamten Vorbringen der Erstbeschwerdeführerin, dass die durch die belangte Behörde vorgenommene Beurteilung des Vorhabens im Rahmen der UVP-Prüfung betreffend die von dem Projekt verursachten Lärmimmissionen bzw. Luftschadstoffe bekämpft wurden und somit das Recht geltend gemacht wurde, dass eine Genehmigung gemäß UVP-G nur erteilt wird, wenn gemäß Paragraph 24 h, Absatz eins, Ziffer 2, Litera c, UVP-G 2000 das Projekt zu keiner unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des Paragraph 77, Absatz 2, GewO 1994 führt.

2.2. Die Erstbeschwerdeführerin macht geltend, sie habe im Verfahren mehrfach die mangelnde Schlüssigkeit des Verkehrsgutachtens (insbesondere was die Verkehrsprognosen betreffe) aufgezeigt, weil der Untersuchungsrahmen von den Verkehrsgutachtern und damit von allen Gutachtern - die auf dieses Gutachten aufgebaut hätten (insbesondere Schadstoffe und Lärm) - viel zu eng gesteckt worden sei. Die Verkehrsgutachter hätten Zahlen aus der tschechischen UVP ungeprüft übernommen, obwohl in dieser UVP ausdrücklich angeführt worden sei, dass die Zahlen möglicherweise nicht korrekt seien. Bei etwas mehr Verkehrsanstieg als angenommen würde sich für den Lebensraum der Erstbeschwerdeführerin ein Anstieg des Verkehrslärmes um mehr als 1 % ergeben, weshalb das vom Lärmgutachter für diesen Bereich herangezogene Irrelevanzkriterium nicht mehr angewendet werden könne. An dem betreffenden Teilstück der bereits bestehenden A 7 müssten Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen werden. Durch die Mangelhaftigkeit der dem Verkehrsgutachten zu Grunde gelegten Verkehrsprognosen liege eine Mangelhaftigkeit des Verwaltungsverfahrens vor, die erheblich sei, weil die Behörde bei Beachtung der Verfahrensgrundsätze des Verwaltungsverfahrens zu einem anderen Bescheid hätte kommen können. Konkret hätte sich aus den Verkehrszählungen ergeben, dass die Verkehrsprognosen - was den Grenzübergang bei Wulowitz betreffe - doch erheblich höher lägen, was auf der A 7 zu einer Überschreitung des Irrelevanzkriteriums mit allen darauf aufbauenden Folgen geführt hätte.

Die Erstbeschwerdeführerin führt diesbezüglich eine Eingabe vom 14. September 2008 an den damaligen Bundesminister für Verkehr ins Treffen. Darin wurde insbesondere ausgeführt, dass der Verkehrssachverständige, wenn er lediglich von einer Vermehrung des Verkehrs um 1.900 Kfz an der Grenze bei Wulowitz ausgehe, nicht die aktuelle Entwicklung in Tschechien berücksichtige. Nach Erstellung des Gutachtens habe sich ergeben, dass der tschechische Autobahnbetreiber die Fertigstellung des Ausbaues der Verbindung Prag-Wulowitz mit 2014/2015 festgelegt habe. Das Gutachten sei daher unschlüssig, weil es die im tschechischen Verfahren bewerteten und berücksichtigten Unsicherheiten nicht einmal aufzeige. Das Vorenthalten der Kenntnismängel und Unsicherheiten dieser tschechischen Studie stelle einen wesentlichen Verfahrensmangel dar, andernfalls wäre der Sachverständige zu einem anderen Ergebnis in seinem Gutachten gelangt. Die Erstbeschwerdeführerin führt diesbezüglich eine Eingabe vom 14. September 2008 an den damaligen Bundesminister für Verkehr ins Treffen. Darin wurde insbesondere ausgeführt, dass der Verkehrssachverständige, wenn er lediglich von einer Vermehrung des Verkehrs um 1.900 Kfz an

der Grenze bei Wulowitz ausgehe, nicht die aktuelle Entwicklung in Tschechien berücksichtige. Nach Erstellung des Gutachtens habe sich ergeben, dass der tschechische Autobahnbetreiber die Fertigstellung des Ausbaues der Verbindung Prag-Wulowitz mit 2014 aus 2015, festgelegt habe. Das Gutachten sei daher unschlüssig, weil es die im tschechischen Verfahren bewerteten und berücksichtigten Unsicherheiten nicht einmal aufzeige. Das Vorenthalten der Kenntnismängel und Unsicherheiten dieser tschechischen Studie stelle einen wesentlichen Verfahrensmangel dar, andernfalls wäre der Sachverständige zu einem anderen Ergebnis in seinem Gutachten gelangt.

Dazu ist Folgendes auszuführen:

Der Sachverständige für Verkehr DI Wenny, der im Rahmen der UVP das Teilgutachten Nr. 1-Verkehr erstellte, führte dazu in seiner Stellungnahme vom 7. November 2008 an die belangte Behörde aus, dass sich für den Grenzübergang Wulowitz aus der eingereichten Verkehrsuntersuchung sowie den eingereichten

Ergänzungen folgende Verkehrszahlen ergäben:

Planfall

DTVW

(Kfz/24h)

Anteil SV

(%)

Bestand 2005

3.400

32 %

Prognose 2025

12.890

32 %

S10 Süd 2025

13.400

31 %

S10 Süd + A26 2025

13.500

31 %

S10 Süd + zN 2025

14.760

32 %

S10 Süd + Nord + A26 + zN 2025

14.860

32 %

Legende: zN zusätzliche Nutzungen in Linz

(Bestandteil A26)

SV Schwerverkehr

Darauf aufbauend erläuterte dieser Sachverständige, dass die prognostizierte Verkehrszunahme bis 2025 9.490 Kfz/24h betrage (nämlich 12.890/Prognose/Bestand 2025 - 3.400/Bestand 2005).

Für die S 10 Süd + A26 würden 13.500 Kfz/pro 24h an einem Werktag prognostiziert, dies seien zur Prognose 2025 für den Bestand zusätzliche 610 Kfz/24h (nämlich 13.500 - 12.890).

Bei einem Vollausbau der S 10, dem angenommenen Vollausbau der A 26 sowie den zusätzlichen Nutzungen in Linz ergäben sich insgesamt 14.860 Kfz/24h. Das seien im Verhältnis zur Prognose für den Bestand von 12.890 Kfz/24h 1.970 Kfz/24h mehr (nämlich 7):

$$14.860 - 12.890 = 1.970 \text{ Kfz/24h}$$

Die Gesamtdifferenz zum Bestand 2005 bis zum Vollausbau 2025 betrage 11.460 Kfz/24h (nämlich 14.860 - 3.400). Der Sachverständige für Verkehr stellte in dieser Stellungnahme auch fest, dass in den eingereichten Unterlagen der Ausbau der S 10 bis Wullowitz sowie der Ausbau der D 3 in Tschechien mituntersucht worden seien. So wird im Einreichprojekt 2007 vom 16. März 2007 (betreffend die Verkehrsuntersuchung, S 16) im Kapitel verkehrspolitische Rahmenbedingungen festgestellt, dass die S 10 in Zukunft in das hochrangige Transeuropäische Straßennetz (TEN), mit einer wichtigen Funktion im Fernverkehr, mit der Entlastung von stark belasteten Ortsdurchfahrten sowie als regionale Anbindung des nordöstlichen Mühlviertels an den Linzer Zentralraum, eingebunden werden solle.

Zur Bedeutung der Ostöffnung im Jahre 1989/1990 in Bezug auf den zu erwartenden grenzüberschreitenden Verkehr in diesem Bereich wird in dieser Verkehrsuntersuchung (S18) ausgeführt, dass unmittelbar nach der Beseitigung des eisernen Vorhanges 1989/1990 am Grenzübergang zu Tschechien (Wullowitz) 4.000 Kfz/Tag und darunter registriert worden seien. Mit beginnender Annäherung der Ostwirtschaften an westliche Strukturen seien die Prognosen vorwiegend optimistisch bis euphorisch gewesen. Es seien in Einzelfällen bis 2010 bis zu 15.000 Kfz/Werktag prognostiziert worden. In weiterer Folge sei festgestellt worden, dass die Transformation der Strukturen und die Annäherung der Ostwirtschaften an das westliche Wirtschaftsniveau wesentlich länger dauern werde, als in der ersten Euphorie erkennbar gewesen sei. Mittlerweile seien Rückgänge der Grenzübertritte in Wullowitz auf knapp unter 4.000 Kfz/Werktag festzustellen. Nahezu alle Prognosen des grenzüberschreitenden Verkehrs seien zum Teil deutlich nach unten revidiert worden. Aus heutiger Sicht erscheine für 2025 ein Wert in der Größenordnung von 14.000 Kfz/Tag, davon rund 4.000 Lkw/Werktag, realistisch. Bei der Verkehrsuntersuchung im Rahmen des Einreichprojektes ist das Verkehrsmodell VIS-OÖ herangezogen worden (siehe dazu näher die bezogene Verkehrsuntersuchung, S 3ff).

Zur Bedeutung der Ostöffnung im Jahre 1989 aus 1990, in Bezug auf den zu erwartenden grenzüberschreitenden Verkehr in diesem Bereich wird in dieser Verkehrsuntersuchung (S18) ausgeführt, dass unmittelbar nach der Beseitigung des eisernen Vorhanges 1989 aus 1990, am Grenzübergang zu Tschechien (Wullowitz) 4.000 Kfz/Tag und darunter registriert worden seien. Mit beginnender Annäherung der Ostwirtschaften an westliche Strukturen seien die Prognosen vorwiegend optimistisch bis euphorisch gewesen. Es seien in Einzelfällen bis 2010 bis zu 15.000 Kfz/Werktag prognostiziert worden. In weiterer Folge sei festgestellt worden, dass die Transformation der Strukturen und die Annäherung der Ostwirtschaften an das westliche Wirtschaftsniveau wesentlich länger dauern werde, als in der ersten Euphorie erkennbar gewesen sei. Mittlerweile seien Rückgänge der Grenzübertritte in Wullowitz auf knapp unter 4.000 Kfz/Werktag festzustellen. Nahezu alle Prognosen des grenzüberschreitenden Verkehrs seien zum Teil deutlich nach unten revidiert worden. Aus heutiger Sicht erscheine für 2025 ein Wert in der Größenordnung von 14.000 Kfz/Tag, davon rund 4.000 Lkw/Werktag, realistisch. Bei der Verkehrsuntersuchung im Rahmen des Einreichprojektes ist das Verkehrsmodell VIS-OÖ herangezogen worden (siehe dazu näher die bezogene Verkehrsuntersuchung, S 3ff).

In der an die Erstbeschwerdeführerin ergangene Stellungnahme des Landes Oberösterreich (von DI Dr. Leonhard Höfler und Ing. Berthold Pfeiffer) zu der eingangs angeführten Ministeranfrage der Erstbeschwerdeführerin wurde dargelegt, in den Berechnungen des Verkehrsmodells werde davon ausgegangen, dass in der Bestandsprognose 2025 die Autobahn auf tschechischer Seite bereits in Betrieb sei. In der Umlegungsprognose 2025 "S 10" erfolge ein durchgehender Lückenschluss. In den weiteren Berechnungen und Untersuchungen "Teilabschnitt Süd" würden die Berechnungen für den gegenständlichen Abschnitt durchgeführt. Durch die Fertigstellung der S 10 würden zusätzlich rund 1.900 Kfz im Vergleich zur Nullvariante 2025 (rund 13.000 Kfz) am Grenzübergang Wullowitz prognostiziert. In den Prognosen würde eine durchgehende Autobahnverbindung auf österreichischer und tschechischer Seite im Sinne der Festlegungen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (Korridor Linz - Prag) berücksichtigt. Die Steigerung von rund 1.900 Kfz im Vergleich zur Nullvariante 2025 sei somit unter dem Aspekt einer höchstrangigen europäischen Verkehrsverbindung aufrecht. Zusätzliche Verkehrssteigerungen seien nicht zu erwarten, da für die Leistungsfähigkeitsberechnungen bereits das gesamte durchgehende Netz zu Grunde gelegt worden sei. In der

Stellungnahme des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 26. Februar 2009 wurde im Besonderen darauf hingewiesen, dass die angeführten 1.900 Kfz lediglich die Erhöhung der bei der Nullvariante 2025 anzunehmenden 13.000 Kfz darstellte.

Eine Mangelhaftigkeit des Verkehrsgutachtens (insbesondere betreffend die Verkehrsprognosen) ist auf Grund des Vorbringens in der Beschwerde im Lichte der diesbezüglichen Unterlagen im Einreichprojekt und des im UVP-Verfahren dazu ergangenen Teilgutachtens (Verkehr) samt der ergänzenden Stellungnahme des Sachverständigen für Verkehr DI Wenny nicht zu erkennen. Es trifft auch nicht zu, dass im Verkehrsgutachten nicht berücksichtigt worden sei, dass die S 10 Süd Teil des Transeuropäischen Netzes, genau der Achse Berlin - Triest, sein werde.

2.3. Weiters macht die Erstbeschwerdeführerin geltend, dass zwischen Wulowitz und Linz im Endausbau 54,4 Autobahnkilometer geplant seien, die in vier verschiedenen Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren abgehandelt würden; die S 10 - Nord, die S 10 - Süd (Gegenstand dieses Beschwerdeverfahrens), die A 26 - Nord und die A 26 - Süd. Dies stelle eine unzulässige Stückelung der Vorhaben dar. Selbst wenn diese Vorhaben in getrennten UVP's abgehandelt werden könnten, sei in jedem Teil das Gesamtvorhaben zu beurteilen. Die Sachverständigen hätten dies ursprünglich nicht getan, betreffend die A 26 Nord und Süd jedoch später nachgeholt. Betreffend die S 10 Nord (Freistadt bis Wulowitz) fehle diese Beurteilung, weshalb nicht das gesamte Vorhaben der Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen worden sei. Es hätte daher auch dieser Bereich und die durch den geplanten Ausbau sich ergebenden Änderungen beurteilt werden müssen. Da dies nicht geschehen sei, liege ein wesentlicher Verfahrensmangel vor.

Dazu ist Folgendes auszuführen:

Gemäß dem wiedergegebenen § 23a Abs. 1 UVP-G 2000 ist gemäß Z. 1 für den Neubau von Bundesstraßen oder ihrer Teilabschnitte, ausgenommen zusätzliche Anschlussstellen, eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Abschnitt durchzuführen. Danach ist also auch die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für Teilabschnitte einer Bundesstraße zulässig. Die Mitbeteiligte hat bereits im Einreichprojekt 2007 den Einfluss der S 10 Nord auf die Verkehrsprognose der S 10 Süd berücksichtigt und in den Unterlagen dargestellt sowie als maßgeblichen Planfall für die Verkehrsprognose und die darauf aufbauenden Fachbereiche (insbesondere Lärm und Luft) behandelt (zur Verkehrsprognose wird auf die Box 1, Mappe 3, Einlage 1.3.1. - insbesondere auf die Anlage "Umlegungsprognose 2025 - Bestand + S 10 - Teil d: Anlage S 10 - 2025 Nutz-d" - verwiesen). Weiters ergibt sich auch aus der Umweltverträglichkeitserklärung (Box 4, Mappe 1, Einlage 4.1.1., S 23 ff), dass der Gesamtausbau der S 10 bei der Verkehrsprognose berücksichtigt wurde. So wird dort ausgeführt, mit der Verkehrsumlegungsprognose S 10 2025 werde die Wegewahl der Verkehrsteilnehmer unter Berücksichtigung der künftigen S 10 abgebildet. Die Umlegungsprognose beziehe sich auf einen Ausbau der gesamten S 10 zwischen Unterweikersdorf und Wulowitz. Demgegenüber stelle der Bau der S 10 - Süd ohne Ausbau des Abschnittes Nord nur ein Übergangsszenario dar, das in den Projektunterlagen zwar auch behandelt wird, aber den Projektunterlagen nicht zu Grunde gelegt wurde. Die Einbeziehung der S 10 Nord in die Projektunterlagen wurde durch den Sachverständigen für Verkehr, DI Wenny, auch geprüft und in seinem Teilgutachten (Teilgutachten Verkehr, S 10) bestätigt. Ein Verfahrensmangel kann auch in dieser Hinsicht nicht erkannt werden. Gemäß dem wiedergegebenen Paragraph 23 a, Absatz eins, UVP-G 2000 ist gemäß Ziffer eins, für den Neubau von Bundesstraßen oder ihrer Teilabschnitte, ausgenommen zusätzliche Anschlussstellen, eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Abschnitt durchzuführen. Danach ist also auch die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung für Teilabschnitte einer Bundesstraße zulässig. Die Mitbeteiligte hat bereits im Einreichprojekt 2007 den Einfluss der S 10 Nord auf die Verkehrsprognose der S 10 Süd berücksichtigt und in den Unterlagen dargestellt sowie als maßgeblichen Planfall für die Verkehrsprognose und die darauf aufbauenden Fachbereiche (insbesondere Lärm und Luft) behandelt (zur Verkehrsprognose wird auf die Box 1, Mappe 3, Einlage 1.3.1. - insbesondere auf die Anlage "Umlegungsprognose 2025 - Bestand + S 10 - Teil d: Anlage S 10 - 2025 Nutz-d" - verwiesen). Weiters ergibt sich auch aus der Umweltverträglichkeitserklärung (Box 4, Mappe 1, Einlage 4.1.1., S 23 ff), dass der Gesamtausbau der S 10 bei der Verkehrsprognose berücksichtigt wurde. So wird dort ausgeführt, mit der Verkehrsumlegungsprognose S 10 2025 werde die Wegewahl der Verkehrsteilnehmer unter Berücksichtigung der künftigen S 10 abgebildet. Die Umlegungsprognose beziehe sich auf einen Ausbau der gesamten S 10 zwischen Unterweikersdorf und Wulowitz. Demgegenüber stelle der Bau der S 10 - Süd ohne Ausbau des Abschnittes Nord nur ein Übergangsszenario dar, das in den Projektunterlagen zwar auch behandelt wird, aber den Projektunterlagen nicht

zu Grunde gelegt wurde. Die Einbeziehung der S 10 Nord in die Projektsunterlagen wurde durch den Sachverständigen für Verkehr, DI Wenny, auch geprüft und in seinem Teilgutachten (Teilgutachten Verkehr, S 10) bestätigt. Ein Verfahrensmangel kann auch in dieser Hinsicht nicht erkannt werden.

2.4. Weiters macht die Erstbeschwerdeführerin geltend, dass die Studie "Wärmeinsel in Linz und belüftungsrelevante Strömungssysteme" von Univ. Prof. Mursch-Radlgruber nicht berücksichtigt worden sei. Sie sei mit Eingabe vom 24. Oktober 2008 vorgelegt worden. Im Gutachten zur Bewertung der Luftsituation im Lebensraum der Initiative (Gebiet Treffling - Engerwitzdorf, also entlang der A 7) seien lediglich Werte der Messstelle 24er-Turm in Linz herangezogen worden und hätten keine Messungen vor Ort stattgefunden. Diese Messstelle sei für den Lebensraum der Initiative nicht repräsentativ und es hätte die vorgelegte Studie berücksichtigt werden müssen, aus der sich ergäbe, dass im Großraum Urfahr besondere Strömungsverhältnisse vorliegen würden. So zeige die Studie u.a., dass es sich durch den ständigen Temperatúraustausch zwischen Stadt und Land sowie durch vom Haselgraben ausgelöste Strömungen besondere Situationen für Schadstoffkonzentrationen ergeben könnten. Die Messstelle 24er Turm liege weitab vom Gebiet der Initiative, dort würden andere strömungsrelevante Bedingungen vorliegen, die in der Studie angesprochenen strömungsrelevanten Besonderheiten könnten nicht, bzw. nur sehr bedingt berücksichtigt werden. Trotz der Vorlage dieser Studie, die den Großraum Linz meteorologisch ausführlich betrachte, sei darauf nicht eingegangen worden. Keiner der Sachverständigen habe zu diesen Ergebnissen Stellung genommen. Auch diesbezüglich liege nach Ansicht der Erstbeschwerdeführerin ein wesentlicher Verfahrensmangel vor.

Entgegen der vertretenen Ansicht ergibt sich aus den Akten, dass auf diese Studie im Verfahren eingegangen wurde. In der mündlichen Verhandlung am 27. Mai 2006 führte der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima, DI Kühnert, dazu aus, dass die in der Einwendung angeführten Gebiete aus lufttechnischer Sicht außerhalb des Einwirkungsbereiches lägen, da die zu erwartenden Zusatzbelastungen durch das Vorhaben S 10 unter der Irrelevanzgrenze nach RVS 04.02.12 lägen. Eine Erhebung der Vorbelastung sei daher nicht erforderlich, ebenso seien allfällige Grenzwertüberschreitungen durch die Vorbelastung außerhalb des Einwirkungsbereiches des Vorhabens für das gegenständliche UVP-Verfahren nicht von Bedeutung.

Da die Erstbeschwerdeführerin mit dem Schreiben vom 24. Oktober 2008 das Vorbringen betreffend die angeführte Studie wiederholte, nahm der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima, DI Kühnert, neuerlich Stellung, in der er auf seine dazu bereits in der Verhandlung gemachten Ausführungen verwies und darüber hinaus feststellte, es sei bekannt, dass die Immissionsvorbelastung im Linzer Stadtgebiet auf Grund der bewegten Topografie, der komplexen Meteorologie und der Vielzahl von Einzelemittenten sehr heterogen sei und in ihrer Gesamtheit nicht von einer Messstelle abgebildet werden könne. Da es durch das Vorhaben jedoch in Linz zu keinen relevanten Zusatzbelastungen durch Luftschadstoffe komme, sei eine erschöpfende Darstellung der komplexen Immissionssituation in Linz für das UVP-Verfahren S 10 Süd aus fachlicher Sicht nicht erforderlich. Die Wiedergabe der Ergebnisse der amtlichen Messstelle "Linz - 24er-Turm" sei daher auch nur als orientierende Größe für eine mittlere Gebietsbelastung für den zum Projektgebiet S 10 am nächsten gelegenen nördlichen Teil von Linz zu verstehen. Ergänzende Untersuchungen und Bewertungen auf Basis der vorgelegten Studie seien daher aus lufttechnischer Sicht nicht erforderlich. Dazu, dass sich die Studie auf einen außerhalb des lufttechnischen Einwirkungsbereiches des Vorhabens liegenden Bereich bezieht, wird in der Beschwerde nichts ausgeführt. Auch diesem Vorbringen kommt somit keine Berechtigung zu.

3. Zum Vorbringen der Zweitbeschwerdeführerin:

3.1.1. Die zweitbeschwerdeführende Bürgerinitiative macht geltend, dass von der belangten Behörde der maßgebliche Sachverhalt nicht ausreichend erhoben worden sei. Der medizinische Sachverständige habe sich lediglich auf die absoluten Grenzwerte der WHO für die Lärmbelastung in der Nacht von 45 dB (A) berufen und auf Grund niedrigerer Lärmbelastung eine Gesundheitsgefährdung im Projektgebiet ausgeschlossen. Die Zweitbeschwerdeführerin habe mehrere Stellungnahmen unter Vorlage von fachmedizinischen Gutachten eingebracht, in denen dargelegt worden sei, dass auf Grund neuester lärmtechnischer bzw. lärmmedizinischer Erkenntnisse nicht ausschließlich die WHO-Grenzwerte für die Beurteilung von unzumutbarer Belästigung und Gesundheitsschädigung durch Lärm herangezogen werden könnten, sondern - entsprechend den Erkenntnissen, die beispielsweise in der ÖAL-Richtlinie Nr. 3 umgesetzt worden seien - die Beurteilung relativ zur bestehenden Lärmsituation erfolgen müsse. Insbesondere habe die Beschwerdeführerin dargelegt, dass die in vielen Bereichen des gegenständlichen Projektes festgestellte Differenz zwischen dem derzeitigen Umgebungslärmpegel und dem prognostizierten Lärmpegel nach Ausführung des Projektes

größer als 10 dB (A) sei. In den vorgelegten Gutachten sei in wissenschaftlich fundierter Weise dargestellt, dass auf Grund einer derartigen Mehrbelastung erhebliche Auswirkungen auf die Gesundheit von Menschen zu erwarten seien.

Die belangte Behörde habe die Aufnahme weiterer Beweise abgelehnt und dies insbesondere damit begründet, dass, selbst wenn man den von der Beschwerdeführerin vorgelegten fachgutachterlichen Expertisen folgte, weitere Erhebungen nicht notwendig seien, da das Projekt selbst unter diesen Voraussetzungen unter Anwendung des § 24h Abs. 2 UVP-G genehmigungsfähig sei. Es sei davon auszugehen, dass bei projektgemäßer Realisierung des gegenständlichen Vorhabens ein wesentlich größerer Teil der Nachbarn dauerhaft entlastet, als vergleichsweise Nachbarn durch das Vorhaben und dadurch bedingten induzierten zusätzlichen Verkehr in Teilbereichen belastet würden. Die belangte Behörde habe die Aufnahme weiterer Beweise abgelehnt und dies insbesondere damit begründet, dass, selbst wenn man den von der Beschwerdeführerin vorgelegten fachgutachterlichen Expertisen folgte, weitere Erhebungen nicht notwendig seien, da das Projekt selbst unter diesen Voraussetzungen unter Anwendung des Paragraph 24 h, Absatz 2, UVP-G genehmigungsfähig sei. Es sei davon auszugehen, dass bei projektgemäßer Realisierung des gegenständlichen Vorhabens ein wesentlich größerer Teil der Nachbarn dauerhaft entlastet, als vergleichsweise Nachbarn durch das Vorhaben und dadurch bedingten induzierten zusätzlichen Verkehr in Teilbereichen belastet würden.

Dabei verkenne die belangte Behörde, dass in den von der Zweitbeschwerdeführerin vorgelegten Gutachten eine gesundheitsgefährdende Lärmbelästigung der betroffenen Anrainer nachgewiesen worden sei. In diesen werde bestätigt, dass die Schallimmissionen, die auf Grund des gegenständlichen Projektes zu erwarten seien, geeignet seien, in der Nachtzeit die Erholungsphase und auch die Einschlafphase massiv zu beeinträchtigen. Da bekanntermaßen chronisches Schlafdefizit nicht nur zu chronischer Müdigkeit und Konzentrationsschwäche, sondern auch zu organischen Erkrankungen führen könne, sei mit den vorgelegten Fachgutachten nicht lediglich eine Belästigung der Anrainer betreffend eine unzumutbare Belästigung im Sinne des § 24h Abs. 1 Z. 2 lit. c UVP-G dargetan worden, sondern eine Gefährdung der Gesundheit von Menschen im Sinne des § 24h Abs. 1 Z. 2 lit. a UVP-G. Die Abwägung des § 24h Abs. 2 UVP-G könne nur die Erfüllung der Voraussetzung des § 24h Abs. 1 Z. 2 lit. c UVP-G ersetzen und keine Gefährdung der Gesundheit von Menschen rechtfertigen. Dabei verkenne die belangte Behörde, dass in den von der Zweitbeschwerdeführerin vorgelegten Gutachten eine gesundheitsgefährdende Lärmbelästigung der betroffenen Anrainer nachgewiesen worden sei. In diesen werde bestätigt, dass die Schallimmissionen, die auf Grund des gegenständlichen Projektes zu erwarten seien, geeignet seien, in der Nachtzeit die Erholungsphase und auch die Einschlafphase massiv zu beeinträchtigen. Da bekanntermaßen chronisches Schlafdefizit nicht nur zu chronischer Müdigkeit und Konzentrationsschwäche, sondern auch zu organischen Erkrankungen führen könne, sei mit den vorgelegten Fachgutachten nicht lediglich eine Belästigung der Anrainer betreffend eine unzumutbare Belästigung im Sinne des Paragraph 24 h, Absatz eins, Ziffer 2, Litera c, UVP-G dargetan worden, sondern eine Gefährdung der Gesundheit von Menschen im Sinne des Paragraph 24 h, Absatz eins, Ziffer 2, Litera a, UVP-G. Die Abwägung des Paragraph 24 h, Absatz 2, UVP-G könne nur die Erfüllung der Voraussetzung des Paragraph 24 h, Absatz eins, Ziffer 2, Litera c, UVP-G ersetzen und keine Gefährdung der Gesundheit von Menschen rechtfertigen.

3.1.2. Dazu ist Folgendes festzuhalten:

Zunächst ist festzustellen, dass sich der humanmedizinische Sachverständige Dr. Klenner in seinen Begutachtungen nicht nur auf Grenzwerte der WHO betreffend den vorbeugenden Gesundheitsschutz berufen hat. Er hat vielmehr - basierend auf dem lärmtechnischen Gutachten (siehe das Teilgutachten Lärmschutz Nr. 2, S 78f) - für die Beurteilung der Betriebsphase des verfahrensgegenständlichen Projektes die Grenzwerte der ÖNORM-S 5021 (Ausgabe 1.3.2008), die unter Berücksichtigung der Widmungskategorien abgeleitet werden, herangezogen (siehe Teilgutachten Nr. 12 Humanmedizin, S 78f). Wohngebiete sind dabei der Kategorie 3 der angeführten ÖNORM zuzuordnen, wonach sich Planungsrichtwerte von 55 (Tag) / 45 (Nacht) dB ergeben, die den Richtwerten der WHO für den vorbeugenden Schallschutz entsprechen. An allen Zulaufstrecken, für die eine Erhöhung von 1 dB und mehr zu erwarten sei und die Grenzwerte der Dienstanweisung für Bestandsstrecken von 50 dB nachts überschritten würden, seien Maßnahmen gesetzt worden.

Der für den Nachtzeitraum geforderte Grenzwert für Gebiete mit ständiger Wohnnutzung LA_{eq} von 45 dB im Freien ist nach den Ausführungen dieses Sachverständigen in epidemiologischen Untersuchungen über Straßenverkehrslärm als Schwellenwert im Freien für nächtliche Lärmstörungen ermittelt worden (Hinweis auf das Umweltbundesamt/UBA Berlin). Er entspreche (unter Berücksichtigung eines Einfügungsdämmwertes von etwa 10 dB

für Fenster in sehr schlechtem Zustand oder bei Spaltlüftung) einem LA, eq von weniger als 35 dB im Raum, welcher für einen erholsamen Schlaf eingehalten werden solle.

Zur Grenze der Gesundheitsgefährdung führte der Sachverständige für Humanmedizin in seinem Teilgutachten (Nr. 12, S 80) weiter aus, dass es nach der ÖAL-Richtlinie 6/18 (Wirkungen des Lärms auf den Menschen) bei Lärmbelastungen über 65 dB am Tag im Dauerschallpegel und Spitzenbelastungen größer als 95 dB zu vegetativen Übersteuerungen und ab 70 dB am Tag im Dauerschallpegel und Spitzenbelastungen von größer als 100 dB zu Überbeanspruchungen kommen könne. Als Grenzwert für den vorbeugenden Gesundheitsschutz am Tag führte dieser Sachverständige auch, gestützt auf die angeführte ÖAL-Richtlinie 6/18, den energieäquivalenten Dauerschallpegel LA, eq von 55 dB an. Für den energieäquivalenten Dauerschallpegel LA, eq 60 bis 65 dB stiegen nach der angeführten ÖAL-Richtlinie 6/18 die Belästigungsreaktionen stark an.

Der humanmedizinische Sachverständige stützte sich bei seiner Beurteilung weiters auf eine Studie der OECD aus dem Jahre 1986, nach der oberhalb von LA, eq 65 dB am Tag erhöhte Gesundheitsstörungen zu befürchten seien. Schließlich verwies der humanmedizinische Sachverständige in diesem Zusammenhang auch auf die neue ÖAL-Richtlinie 3 (Beurteilung von Schallimmissionen im Nachbarschaftsbereich; Std: 1.3.2008), die den Übergang zur Gesundheitsgefährdung bei langjähriger Einwirkung (vor allem aus den Auswirkungen von Schallimmissionen aus dem Straßenverkehr) von 65 dB während der Tagzeit und 55 dB während der Nachtzeit bestimmt. Als Prüfkriterium sei nach dieser Richtlinie ein Beurteilungspegel von Lr, Tag < 65 dB, Lr, Abend < 60 dB und Lr, Nacht < 55 dB festgelegt worden.

Es kann daher keine Rede davon sein, dass sich der lärmtechnische und der humanmedizinische Sachverständige bei Erstattung ihrer Teilgutachten für das Umweltverträglichkeitsgutachten ausschließlich auf die Grenzwerte der WHO für den vorbeugenden Gesundheitsschutz gestützt haben. Die herangezogenen Grenzwerte wurden vielmehr auch der ÖNORM S 5021, den ÖAL-Richtlinien 6/18 und Nr. 3 (2008) und der erwähnten OECD-Studie entnommen.

3.1.3. Weiters ist Folgendes klarzustellen:

Nach dem Vorbringen hätten sich die Sachverständigen der von der Zweitbeschwerdeführerin vorgelegten fachmedizinischen Gutachten auf neueste lärmtechnische bzw. lärmmedizinische Erkenntnisse gestützt, wonach - wie dies auch in der ÖAL-Richtlinie Nr. 3 umgesetzt worden sei - die Beurteilung von Lärmimmissionen relativ zur bestehenden Lärmsituation erfolgen müsse.

Aus dem Gutachten von Dr. med. Hutter u.a. vom 10. Juni 2008 ist nicht ersichtlich, dass sich die Schlussfolgerungen der Sachverständigen auf neueste lärmtechnische bzw. lärmmedizinische Erkenntnisse stützten. So wird die behauptete Bedeutung des Grundgeräuschpegels und dessen Überschreitung bei der Lärmbeurteilung aus der Richtlinie "ÖAL 1986 (Tabelle 3)" (gemeint offenbar die ÖAL-Richtlinie Nr. 3 - Ausgabe 1986, Tafel 3) und der ÖAL-Richtlinie Nr. 3 (2008) abgeleitet. Dass Lärmimmissionen, die sich deutlich über dem Grundgeräusch- bzw. Basispegel erhöhen, zu erheblichen Belästigungen führen könnten (speziell in der Nacht), entspreche ihren jahrzehntelangen Erfahrungen als Gutachter und wohl auch der Alltagserfahrung.

In dem Kapitel 5 der angeführten aktuellen ÖAL-Richtlinie Nr. 3 (2008) betreffend Schallimmissionen von Straßenverkehr findet sich im Gegensatz zu den Ausführungen der humanmedizinischen Sachverständigen der Zweitbeschwerdeführerin ein derartiges Abstellen auf das Überschreiten des Grundgeräuschpegels nicht. In der Einleitung dieser Richtlinie (S. IX) wird vielmehr ausgeführt, die Beurteilungspraxis in Österreich habe gezeigt, dass die Bestimmung des Grundgeräuschpegels als Basis für die weitere Beurteilung zu erheblichen Unschärfen geführt habe. In vielen Fällen habe der Grundgeräuschpegel die tatsächlichen örtlichen Verhältnisse nur unzureichend berücksichtigt, und planerische Vorgaben aus Flächenwidmungen seien im Einzelverfahren weitgehend außer Acht geblieben. Dadurch hätten sich naturgemäß bereits im Vorfeld Nutzungskonflikte ergeben, die im Verfahren - wenn überhaupt - nur ansatzweise gelöst hätten werden können. Demgegenüber solle die Beurteilung von Lärm nunmehr vorrangig auf Basis von Beurteilungspegeln vorgenommen werden (S VI dieser Richtlinie). Auf diese Weise könne nach den derzeitigen Kenntnissen der Lärmwirkungsforschung jedenfalls überprüft werden, ob eine Schallimmission die Grenze zur Gesundheitsgefährdung bei langjähriger Einwirkung überschreite. Bei einem entsprechend strengen Beurteilungsmaßstab sei es aber auch möglich, auf der Basis von Beurteilungspegeln ein Irrelevanzkriterium (sogenannter planungstechnischer Grundsatz) zu definieren, bei dessen Einhaltung davon ausgegangen werden könne, dass die zu beurteilende Schallimmission zu keiner über die Schwankungsbreite der ortsüblichen Schallimmission

hinausgehenden Veränderung derselben führe. In dem Kapitel 5 der angeführten aktuellen ÖAL-Richtlinie Nr. 3 (2008) betreffend Schallimmissionen von Straßenverkehr findet sich im Gegensatz zu den Ausführungen der humanmedizinischen Sachverständigen der Zweitbeschwerdeführerin ein derartiges Abstellen auf das Überschreiten des Grundgeräuschpegels nicht. In der Einleitung dieser Richtlinie (S. römisch neun) wird vielmehr ausgeführt, die Beurteilungspraxis in Österreich habe gezeigt, dass die Bestimmung des Grundgeräuschpegels als Basis für die weitere Beurteilung zu erheblichen Unschärfen geführt habe. In vielen Fällen habe der Grundgeräuschpegel die tatsächlichen örtlichen Verhältnisse nur unzureichend berücksichtigt, und planerische Vorgaben aus Flächenwidmungen seien im Einzelverfahren weitgehend außer Acht geblieben. Dadurch hätten sich naturgemäß bereits im Vorfeld Nutzungskonflikte ergeben, die im Verfahren - wenn überhaupt - nur ansatzweise gelöst hätten werden können. Demgegenüber solle die Beurteilung von Lärm nunmehr vorrangig auf Basis von Beurteilungspegeln vorgenommen werden (S VI dieser Richtlinie). Auf diese Weise könne nach den derzeitigen Kenntnissen der Lärmwirkungsforschung jedenfalls überprüft werden, ob eine Schallimmission die Grenze zur Gesundheitsgefährdung bei langjähriger Einwirkung überschreite. Bei einem entsprechend strengen Beurteilungsmaßstab sei es aber auch möglich, auf der Basis von Beurteilungspegeln ein Irrelevanzkriterium (sogenannter planungstechnischer Grundsatz) zu definieren, bei dessen Einhaltung davon ausgegangen werden könne, dass die zu beurteilende Schallimmission zu keiner über die Schwankungsbreite der ortsüblichen Schallimmission hinausgehenden Veränderung derselben führe.

Weiters wird im Abschnitt 5 betreffend den Lärm des Straßenverkehrs dieser Richtlinie für ruhige Widmungskategorien angemerkt, dass vor allem im Pegelbereich der ruhigen Widmungskategorien die Forderung nach Erhaltung der ortsüblichen Schallimmission aus wirtschaftlichen und technischen Überlegungen an ihre Grenzen stoße. Hier sei es notwendig, bei der Beurteilung eine Abwägung zwischen den Veränderungen der örtlichen Verhältnisse einerseits und den aus den Dosis-Wirkungsbeziehungen ableitbaren Effekten andererseits vorzunehmen. Unter diesen Überlegungen seien in Österreich in Straßenbauprojekten als Auslegungswerte 55 dB für die Tagzeit und 45 dB für die Nachtzeit wiederholt zur Anwendung gekommen. Die sozialmedizinische Begründung finde sich in erster Linie in den Grenzwertempfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) für Gebiete mit ständiger Wohnnutzung. Auf diese Überlegungen stützten sich auch der lärmtechnische Sachverständige Ing. Gratt und der humanmedizinische Sachverständige Dr. Klenner in ihren Teilgutachten.

Aus der aktuellen ÖAL-Richtlinie Nr. 3 (Stand 1.3.2008) kann für Lärm aus dem Straßenverkehr ein bei der Lärmbeurteilung gefordertes Abstellen auf den Grundgeräuschpegel und dazu eintretende Überschreitungen durch hinzukommende Lärmimmissionen aus dem Straßenverkehr nicht abgeleitet werden. Die Sachverständigen Dr. med. Hutter u.a. konnten sich dabei nur auf die Vorgängerrichtlinie aus dem Jahre 1986, die sich nicht auf den Straßenverkehrslärm bezog (vielmehr auf S. 4, FN 1 diesbezüglich auf die ÖAL-Richtlinie Nr. 23 verweist), stützen. Dass sich diese Sachverständigen, wie die Zweitbeschwerdeführerin selbst mehrfach behauptet, auf neueste lärmtechnische und -medizinische Erkenntnisse gestützt hätten, ist nicht nachvollziehbar.

Weiters ist die Feststellung im Vorbringen der Zweitbeschwerdeführerin nicht zutreffend, dass in den vorgelegten Gutachten für viele Bereiche des gegenständlichen Projektes eine Differenz zwischen dem derzeitigen Umgebungslärmpegel und dem prognostizierten Lärmpegel von größer als 10 dB aufgezeigt wurde. Es ging vielmehr in dem Gutachten von Dr. med. Hutter u.a. vom 10. Juni 2008 um das Wohnobjekt W X, ein weiteres Wohnobjekt in W und eine Betriebsumkehr in diesem Bereich. Der lärmtechnische Sachverständige Ing. Gratt führte in seiner Stellungnahme vom 11. September 2008 zu dem Gutachten vom 10. Juni 2008 und den vorgelegten Schallmessungen am Standort W (Anwesen der Familie W.) unwidersprochen aus, dass die in diesem angegebenen Kenngrößen (Halbstundenwerte) nicht mit den in der Umweltverträglichkeitserklärung ausgewiesenen Beurteilungspegeln verglichen werden könnten. Aus den vorgelegten Halbstunden-Messwerten lasse sich ein Beurteilungspegel für den gesamten Nachtzeitraum von LA, eq 41 bis 42 dB ermitteln (in den Bestandslärmkarten der UVE sei die verkehrsbedingte Vorbelastung mit 35 dB und niedriger ausgewiesen). Aus diesen beiden Werten errechne sich ein Umgebungslärm allein (ohne Verkehr) im Ausmaß von 39,7 dB (gerundet 40 dB). Der Umgebungslärmpegel allein (ohne die S 10-Prognose) von 40 dB am Standort W. werde durch die verkehrskausalen Immissionen der S 10 im Prognosezustand lediglich um 1,5 dB bis 4,1 dB angehoben, bei allen anderen vergleichbaren Situationen in der Umgebung der S 10 würden sich bei zusätzlicher Berücksichtigung der Naturgeräusche ähnlich gelagerte Auswirkungen ergeben. Weiters ist die Feststellung im Vorbringen der Zweitbeschwerdeführerin nicht zutreffend, dass in den vorgelegten Gutachten für viele Bereiche des gegenständlichen Projektes eine Differenz zwischen dem

derzeitigen Umgebungslärmpegel und dem prognostizierten Lärmpegel von größer als 10 dB aufgezeigt wurde. Es ging vielmehr in dem Gutachten von Dr. med. Hutter u.a. vom 10. Juni 2008 um das Wohnobjekt W römisch zehn, ein weiteres Wohnobjekt in W und eine Betriebsumkehr in diesem Bereich. Der lärmtechnische Sachverständige Ing. Gratt führte in seiner Stellungnahme vom 11. September 2008 zu dem Gutachten vom 10. Juni 2008 und den vorgelegten Schallmessungen am Standort W (Anwesen der Familie W.) unwidersprochen aus, dass die in diesem angegebenen Kenngrößen (Halbstundenwerte) nicht mit den in der Umweltverträglichkeitserklärung ausgewiesenen Beurteilungspegeln verglichen werden könnten. Aus den vorgelegten Halbstunden-Messwerten lasse sich ein Beurteilungspegel für den gesamten Nachtzeitraum von LA, eq 41 bis 42 dB ermitteln (in den Bestandslärnkarten der UVE sei die verkehrsbedingte Vorbelastung mit 35 dB und niedriger ausgewiesen). Aus diesen beiden Werten errechne sich ein Umgebungslärm allein (ohne Verkehr) im Ausmaß von 39,7 dB (gerundet 40 dB). Der Umgebungslärmpegel allein (ohne die S 10-Prognose) von 40 dB am Standort W. werde durch die verkehrskausalen Immissionen der S 10 im Prognosezustand lediglich um 1,5 dB bis 4,1 dB angehoben, bei allen anderen vergleichbaren Situationen in der Umgebung der S 10 würden sich bei zusätzlicher Berücksichtigung der Naturgeräusche ähnlich gelagerte Auswirkungen ergeben.

Auch dem von der Zweitbeschwerdeführerin vorgelegten Messbericht von DI Kath Ziviltechniker GmbH vom 3. Dezember 2008 und der schalltechnischen Stellungnahme dieser GmbH vom 26. November 2008 betreffend Wohnobjekte beim Tunnel Satzinger Siedlung konnte der lärmtechnische Sachverständige in seiner Stellungnahme vom 14. Jänner 2009 Mängel entgegenhalten (insbesondere, dass die Messung allein auf den Monat Dezember bezogen sei, weshalb eine energetische Mittelung aller Messungen (Sommer Lr = 41 dB, Winter Lr = 34 dB) einen Wert von Lr von 39 dB ergebe).

Die Zweitbeschwerdeführerin konnte somit konkret keinen Fall eines Wohnobjektes oder eines sonstigen Ortes (insbesondere auch nicht in ihrem Bezugsbereich) aufzeigen, in dem die behauptete Überschreitung von 10 dB über den Grundgeräuschpegel tatsächlich vorlag. Die konkreten Beispiele konnten von den Sachverständigen der belangten Behörde nachvollziehbar widerlegt werden, im Übrigen war es eine bloße Behauptung, dass eine derartige Immissionssituation auch an etlichen anderen, nicht näher konkretisierten Stellen gegeben sei. Den dazu erfolgten Feststellungen des lärmtechnischen Sachverständigengutachten von Ing. Gratt, dass sich bei Heranziehen von Mittelwerten die verkehrskausalen Immissionen der S 10 den Umgebungslärmpegel an den angeführten Stellen lediglich um 1,5 dB bzw. 4,1 dB erhöhten und dies auch für alle vergleichbaren Situationen gelte, sind die Zweitbeschwerdeführerin und ihre Sachverständigen nicht entgegengetreten.

Dem Vorbringen der Zweitbeschwerdeführerin, die belangte Behörde hätte den maßgeblichen Sachverhalt im Zusammenhang mit der Lärmbeurteilung des Vorhabens nicht ausreichend erhoben, kam somit keine Berechtigung zu.

Weiters ist klarzustellen, dass in den von der Zweitbeschwerdeführerin vorgelegten fachmedizinischen Gutachten (vom 19. Juni 2008, vom 5. Mai 2009 und vom 17. Juni 2009) nicht vertreten wurde, dass bei einer Differenz zwischen dem Grundgeräuschpegel und dem prognostizierten Lärmpegel von mehr als 10 dB eine Gesundheitsgefährdung anzunehmen sei bzw. eine erhebliche Auswirkung auf die Gesundheit von Menschen, wie dies nunmehr in der Beschwerde behauptet wird. In diesen humanmedizinischen Stellungnahmen wurde in diesem Zusammenhang vielmehr lediglich von einer erheblichen Belästigung der Anrainer bzw. einer erheblichen Störung gesprochen. In der Stellungnahme von Dr. med. Hutter vom 5. Mai 2009 wurde neben der anzunehmenden erheblichen Belästigung der Anrainer abschließend auch davon gesprochen, dass die gravierende Änderung der örtlichen Verhältnisse mit den dadurch zu erwartenden Auswirkungen auf den menschlichen Organismus hintangehalten werden solle. Aber auch aus dieser Passage kann nicht abgeleitet werden, dass diese Sachverständigen dabei von einer Gesundheitsgefährdung, die anzunehmen wäre, ausgegangen seien.

Wenn die belangte Behörde, gestützt auf das lärmtechnische Gutachten, auch ausgeführt hat, dass im Hinblick auf allfällige behauptete unzumutbare Belästigungen im Sinne des § 24h Abs. 1 Z. 2 lit. c UVP-G bei projektgemäßer Realisierung des gegenständlichen Vorhabens ein wesentlich größerer Teil der Nachbarn dauerhaft entlastet, als vergleichsweise Nachbarn durch das Vorhaben und dadurch bedingten induzierten zusätzlichen Verkehr in Teilbereichen belastet würden, kann ihr nicht entgegengetreten werden. Nach der nicht in Frage gestellten Bilanzierung der Auswirkungen des Vorhabens im Sinne des § 24h Abs. 2 UVP-G 2000 im Teilgutachten Nr. 02 betreffend Lärmschutz (S 38f) erfolgt für 3.575 Objekte im Projektgebiet bzw. im Bereich der Zulaufstrecken nachts eine

Verbesserung, für 1.672 eine Verschlechterung. Das Zahlenverhältnis (rund) 2:1 erlaubt die Qualifikation als "wesentlich größer". Selbst wenn man die drei Wohnobjekte, für die von der Zweitbeschwerdeführerin Messungen vorgelegt wurden, zu den Objekten hinzurechnet, für die sich die Situation verschlechtert, ändert dies nichts an der positiven Bilanzierung im Sinne der angeführten Bestimmung. Der behauptete Verfahrensfehler wäre daher jedenfalls auch nicht wesentlich. Wenn die belangte Behörde, gestützt auf das lärmtechnische Gutachten, auch ausgeführt hat, dass im Hinblick auf allfällige behauptete unzumutbare Belästigungen im Sinne des Paragraph 24 h, Absatz eins, Ziffer 2, Litera c, UVP-G bei projektgemäßer Realisierung des gegenständlichen Vorhabens ein wesentlich größerer Teil der Nachbarn dauerhaft entlastet, als vergleichsweise Nachbarn durch das Vorhaben und dadurch bedingten induzierten zusätzlichen Verkehr in Teilbereichen belastet würden, kann ihr nicht entgegengetreten werden. Nach der nicht in Frage gestellten Bilanzierung der Auswirkungen des Vorhabens im Sinne des Paragraph 24 h, Absatz 2, UVP-G 2000 im Teilgutachten Nr. 02 betreffend Lärmschutz (S 38f) erfolgt für 3.575 Objekte im Projektgebiet bzw. im Bereich der Zulaufstrecken nachts eine Verbesserung, für 1.672 eine Verschlechterung. Das Zahlenverhältnis (rund) 2:1 erlaubt die Qualifikation als "wesentlich größer". Selbst wenn man die drei Wohnobjekte, für die von der Zweitbeschwerdeführerin Messungen vorgelegt wurden, zu den Objekten hinzurechnet, für die sich die Situation verschlechtert, ändert dies nichts an der positiven Bilanzierung im Sinne der angeführten Bestimmung. Der behauptete Verfahrensfehler wäre daher jedenfalls auch nicht wesentlich.

3.2. Die Zweitbeschwerdeführerin macht weiters geltend, dass im Rahmen der schalltechnischen und medizinischen Beurteilung die tatsächlichen örtlichen Verhältnisse zu beurteilen seien. Planungsrichtwerte im Zusammenhang mit der oberösterreichischen Raumordnung würden bekanntlich für Wohngebiete mit geringer Vorbelastung, beispielsweise für ländliches Wohngebiet, bzw. mit größerer Vorbelastung, z.B. für städtisches Wohngebiet, gelten. Diese Abstufung je nach Gebiet und Vorbelastung entspreche den Planungsrichtwerten gemäß der ÖNORM S 5021, in der die verschiedenen Planungsrichtwerte bzw. Immissionsgrenzwerte für Ruhegebiet, ländliches Wohngebiet und städtisches Wohngebiet festgelegt seien. Es sei daher von Relevanz, dass die Behörde nicht auf die vorgelegte Stellungnahme von Dr. med. Hutter eingegangen sei, sondern sich im Wesentlichen auf § 24 Abs. 2 UVP-G (gemeint offenbar: § 24h Abs. 2 UVP-G 2000) gestützt habe. 3.2. Die Zweitbeschwerdeführerin macht weiters geltend, dass im Rahmen der schalltechnischen und medizinischen Beurteilung die tatsächlichen örtlichen Verhältnisse zu beurteilen seien. Planungsrichtwerte im Zusammenhang mit der oberösterreichischen Raumordnung würden bekanntlich für Wohngebiete mit geringer Vorbelastung, beispielsweise für ländliches Wohngebiet, bzw. mit größerer Vorbelastung, z.B. für städtisches Wohngebiet, gelten. Diese Abstufung je nach Gebiet und Vorbelastung entspreche den Planungsrichtwerten gemäß der ÖNORM S 5021, in der die verschiedenen Planungsrichtwerte bzw. Immissionsgrenzwerte für Ruhegebiet, ländliches Wohngebiet und städtisches Wohngebiet festgelegt seien. Es sei daher von Relevanz, dass die Behörde nicht auf die vorgelegte Stellungnahme von Dr. med. Hutter eingegangen sei, sondern sich im Wesentlichen auf Paragraph 24, Absatz 2, UVP-G (gemeint offenbar: Paragraph 24 h, Absatz 2, UVP-G 2000) gestützt habe.

Dass sich die belangte Behörde, gestützt auf die vorliegenden Gutachten, zulässigerweise und zutreffend auf eine positive Bilanzierung der Auswirkungen des Vorhabens gemäß § 24h Abs. 2 UVP-G 2000 berufen hat, wurde bereits dargelegt. Die tatsächlichen örtlichen Verhältnisse wurden - wie dies dem Kapitel 4 im Teilgutachten Lärmschutz (betreffend Methodik, Bestandsmessungen, Rechenmodell sowie schalltechnische Berechnungen der Betriebsphase) entnommen werden kann - festgestellt. Weiters ist zu diesem Vorbringen neuerlich klarzustellen, dass im vorliegenden Fall die Ausführungen der ÖAL-Richtlinie Nr. 3 (Stand: 1.3.2008) im Abschnitt 5 betreffend Straßenverkehrslärm von Relevanz sind und nicht jene von Abschnitt 4 betreffend Lärmimmissionen von Anlagen. In der Anmerkung zu Punkt 5.2.5. wird ausgeführt - wie bereits erwähnt -, dass vor allem im Pegelbereich der ruhigen Widmungskategorien die Forderung nach Erhaltung der ortsüblichen Schallimmission aus wirtschaftlichen und technischen Überlegungen an ihre Grenzen stoße. Hier sei es notwendig, bei der Beurteilung eine Abwägung zwischen den Veränderungen der örtlichen Verhältnisse einerseits und den aus den Dosis-Wirkungsbeziehungen ableitbaren Effekten andererseits vorzunehmen. Unter diesen Überlegungen seien in Österreich bei Straßenbauprojekten als Auslegungswerte 55 dB für die Tagzeit und 45 dB für die Nachtzeit wiederholt zur Anwendung gekommen. Die sozialmedizinische Begründung finde sich in erster Linie in den Grenzwertempfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) für Gebiete mit ständiger Wohnnutzung. Dass sich die belangte Behörde, gestützt auf die vorliegenden Gutachten, zulässigerweise und zutreffend auf eine positive Bilanzierung der Auswirkungen des Vorhabens gemäß Paragraph 24 h, Absatz 2, UVP-G 2000 berufen hat, wurde bereits dargelegt. Die tatsächlichen örtlichen Verhältnisse wurden - wie dies dem Kapitel 4

im Teilgutachten Lärmschutz (betreffend Methodik, Bestandsmessungen, Rechenmodell sowie schalltechnische Berechnungen der Betriebsphase) entnommen werden kann - festgestellt. Weiters ist zu diesem Vorbringen neuerlich klarzustellen, dass im vorliegenden Fall die Ausführungen der ÖAL-Richtlinie Nr. 3 (Stand: 1.3.2008) im Abschnitt 5 betreffend Straßenverkehrslärm von Relevanz sind und nicht jene von Abschnitt 4 betreffend Lärmimmissionen von Anlagen. In der Anmerkung zu Punkt 5.2.5. wird ausgeführt - wie bereits erwähnt -, dass vor allem im Pegelbereich der ruhigen Widmungskategorien die Forderung nach Erhaltung der ortsüblichen Schallimmission aus wirtschaftlichen und technischen Überlegungen an ihre Grenzen stoße. Hier sei es notwendig, bei der Beurteilung eine Abwägung zwischen den Veränderungen der örtlichen Verhältnisse einerseits und den aus den Dosis-Wirkungsbeziehungen ableitbaren Effekten andererseits vorzunehmen. Unter diesen Überlegungen seien in Österreich bei Straßenbauprojekten als Auslegungswerte 55 dB für die Tagzeit und 45 dB für die Nachtzeit wiederholt zur Anwendung gekommen. Die sozialmedizinische Begründung finde sich in erster Linie in den Grenzwertempfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO) für Gebiete mit ständiger Wohnnutzung.

3.3. Die Zweitbeschwerdeführerin macht weiters in Bezug auf die Lärmbeurteilung durch die belangte Behörde eine mangelhafte Beweiswürdigung geltend. Zunächst wird dazu vertreten, dass die belangte Behörde auf das Gutachten von Dr. med. Hutter u.a. vom 10. Juni 2008 nicht entsprechend eingegangen sei.

Dem ist entgegenzuhalten, dass die dazu eingeholten Stellungnahmen des lärmtechnischen und des humanmedizinischen Sachverständigen vom 11. September 2008 und 18. September 2008 eingehend auf das angeführte Gutachten vom 10. Juni 2008 eingegangen sind. Der lärmtechnische Sachverständige hat - wie bereits ausgeführt - insbesondere darauf hingewiesen, dass ein Vergleich von messtechnisch ermittelten Halbstundenwerten (wie dies in dem vom Gutachten bezogenen Messbericht erfolgt ist) mit den in der Umweltverträglichkeitserklärung ausgewiesenen Beurteilungspegel fachlich unrichtig sei, da es sich um unterschiedliche Kenngrößen handle. Wende man die entsprechenden Beurteilungspegel an, sei für das eine im Gutachten vom 10. Juni 2008 angeführte Wohnobjekt an der S 10 von keiner Erhöhung des Schallpegels von 10 dB im Hinblick auf die prognostizierten Lärmimmissionen des Vorhabens auszugehen. Der lärmtechnische Sachverständige Ing. Gratt wies auch - wie bereits erwähnt - darauf hin, dass sich bei allen anderen vergleichbaren Situationen in der Umgebung der S 10 bei zusätzlicher Berücksichtigung der Naturgeräusche (Umgebungsgeräusche) ähnlich gelagerte Auswirkungen ergäben. Er führte des Weiteren aus, dass die Quantifizierung bzw. Beurteilung der Veränderung der örtlichen Verhältnisse in niedrigen Pegelbereichen insofern sehr problematisch sei, als gerade Naturgeräusche - wie durch den vorgelegten Messbericht dokumentiert - eine erhebliche Rolle spielten. Die in der UVP bzw. in den definierten Schutzziele gewählte Vorgangsweise, den Grenzwert mit 45 dB nachts festzulegen, entspreche einerseits dem WHO-Grenzwert und folge andererseits der auch von der Zweitbeschwerdeführerin angeführten ÖAL-Richtlinie Nr. 3 (2008).

Die in den UVE-Unterlagen enthaltenen Prognosen bezögen sich jeweils auf die projektkausalen Immissionen allein, ohne Berücksichtigung allfälliger umgebungsgeräuschembedingter Einflüsse. Zu den Auswirkungen von Umgebungsgeräuschen zeigte der lärmtechnische Sachverständige Ing. Gratt an Hand von drei graphischen Darstellungen auf, dass die zusätzliche Berücksichtigung von Umgebungsgeräuschen mit exemplarisch angenommenen Beurteilungspegeln von 30, 35 und 40 dB auf die Gesamtimmission oberhalb von 45 dB keine nennenswerte Auswirkung habe und mit zunehmendem Pegel rasch mit der berechneten verkehrsbedingten Immission allein völlig ident werde. Andererseits zeige sich aber, dass bei verkehrsbedingten Immissionen unterhalb von 45 dB signifikante Auswirkungen durch die Berücksichtigung von Umgebungsgeräuschen resultierten, welche umso größer würden, je niedriger die verkehrsbedingten Immissionen seien und je höher gleichzeitig die Umgebungsgeräusche einwirkten.

Es zeige sich aber, dass die berechneten verkehrsbedingten Immissionen im Niedrigpegelbereich unter 45 dB in jedem Fall zu niedrig ausgewiesen seien und daher im Sinne des Anrainerschutzes auf der sicheren Seite lägen, da durch diesen Vorgang Pegeländerungen "überzeichnet" dargestellt würden. Die in der UVE in Differenzlärmmkarten ausgewiesenen Veränderungen seien bei zusätzlicher Berücksichtigung des Umgebungsgeräusches tatsächlich wesentlich kleiner als dargestellt.

Hinzu komme nach Ansicht des lärmtechnischen Sachverständigen, dass es aus schalltechnischer Sicht keine zuverlässige Methode gebe, Umgebungsgeräusche ausreichend genau zu objektivieren (weder messtechnisch noch simulationstechnisch). Dieser Umstand sei jedoch aus schalltechnischer Sicht vertretbar, als sich Auswirkungen durch die Nichtberücksichtigung des Umgebungsgeräusches ausschließlich auf den Niedrigpegelbereich unter 45 dB

beschränkten, d.h. auf einen Bereich, in welchem die WHO-Werte für den vorbeugenden Gesundheitsschutz jedenfalls eingehalten würden.

In der weiteren gutachterlichen Stellungnahme von Dr. med. Hutter u.a. vom 5. Mai 2009, auf die nach Ansicht der Zweitbeschwerdeführerin gleichfalls nicht entsprechend eingegangen worden sei, wurde ohne Eingehen auf die angeführten Stellungnahmen des lärmtechnischen und des humanmedizinischen Sachverständigen vom 11. und 18. September 2008 die Ansicht wiederholt, dass es unter dem Grenzwert von 45 dB bei entsprechender Erhöhung des Schallpegels über den Grundgeräuschpegel zu erheblichen Belästigungen kommen könne. Die Sachverständigen bezogen sich dabei auf die ÖAL-Richtlinie 6/18 (1991), nach der auf die tatsächlichen örtlichen Verhältnisse und ihre Änderungen einzugehen sei, und auf die in der Literatur (Haider et al) vorgenommene Definition von Belästigung als subjektive Wahrnehmungsqualität.

Wenn die belangte Behörde demgegenüber den schlüssigen Gutachten und ergänzenden Stellungnahmen des lärmtechnischen Sachverständigen Ing. Gratt und des humanmedizinischen Sachverständigen Dr. Klenner gefolgt ist, kann dies nicht als bedenklich erkannt werden. Diese Sachverständigen haben sich auch - wie bereits erwähnt - nicht nur auf die Grenzwerte für den vorbeugenden Gesundheitsschutz der WHO, sondern auch auf die Grundsätze der Lärmbeurteilung der ÖAL-Richtlinie Nr. 3, Kapitel 5 (Stand: 1. März 2008), gestützt. Auch diese Richtlinie geht für Wohngebiet beim Straßenverkehrslärm von einem Grenzwert nachts von 45 dB aus und weiters davon, dass für die Beurteilung von Straßenverkehrslärm der Beurteilungspegel des Straßenverkehrs, der Beurteilungspegel der örtlichen Schallimmission repräsentativer Quellen und die Ermittlung des Planungswertes für die spezifische Schallimmission maßgeblich sind und nicht ein zu ermittelnder Umgebungslärmpegel.

Wenn die belangte Behörde in diesem Zusammenhang meinte, es sei nicht nachvollziehbar, dass Vorsorgewerte der WHO so gewählt sein sollten, dass es im darunter liegenden Bereich zu unzumutbaren Belästigungen kommen könnte, ist dies gleichfalls nicht als unschlüssig zu beurteilen. Es kann auch nicht als unschlüssig angesehen werden, wenn sich die belangte Behörde bei der Frage, ob es bei einem nächtlichen Lärmpegel von unter 45 dB überhaupt zu einer unzumutbaren Belästigung kommen kann, auf die gutachterlichen Stellungnahmen von Dr. Klenner und von Univ. Prof. DDr. Marth gestützt hat und der diesbezüglich eine andere Position vertretenden gutachterlichen Stellungnahme der Sachverständigen Dr. med. Hutter u.a., insbesondere im Lichte der dazu erstatteten Stellungnahme des lärmtechnischen Sachverständigen Ing. Gratt vom 11. September 2008, nicht gefolgt ist.

3.4. Wenn die Zweitbeschwerdeführerin in Bezug auf das zuletzt von der belangten Behörde eingeholte Gutachten des Univ. Prof. DDr. Marth geltend macht, dass die in einer weiteren gutachterlichen Stellungnahme von Dr. med. Hutter u.a. dagegen erhobenen Einwände, nicht entsprechend behandelt worden seien, ist dem entgegenzuhalten, dass die dort vorgetragenen Argumente nach der zutreffenden Ansicht der belangten Behörde das Gutachten von Univ. Prof. DDr. Marth nicht in Frage stellen konnten. Der Heranziehung der "Night Noise Guidelines for Europe" der WHO aus dem Jahre 2009 steht das aus § 41 Abs. 1 VwGG abgeleitete Neuerungsverbot entgegen. Es konnte auch keine maßgeblichen Auswirkungen auf die Schlussfolgerungen dieses Sachverständigen haben, wenn sich eine von 5 dabei herangezogenen Tabellen nicht auf die Nacht, sondern allgemein auf den anzunehmenden Anteil an negativen Reaktionen auf Straßenlärm bei einem LA_{eq} von 45 dB bezogen hat. 3.4. Wenn die Zweitbeschwerdeführerin in Bezug auf das zuletzt von der belangten Behörde eingeholte Gutachten des Univ. Prof. DDr. Marth geltend macht, dass die in einer weiteren gutachterlichen Stellungnahme von Dr. med. Hutter u.a. dagegen erhobenen Einwände, nicht entsprechend behandelt worden seien, ist dem entgegenzuhalten, dass die dort vorgetragenen Argumente nach der zutreffenden Ansicht der belangten Behörde das Gutachten von Univ. Prof. DDr. Marth nicht in Frage stellen konnten. Der Heranziehung der "Night Noise Guidelines for Europe" der WHO aus dem Jahre 2009 steht das aus Paragraph 41, Absatz eins, VwGG abgeleitete Neuerungsverbot entgegen. Es konnte auch keine maßgeblichen Auswirkungen auf die Schlussfolgerungen dieses Sachverständigen haben, wenn sich eine von 5 dabei herangezogenen Tabellen nicht auf die Nacht, sondern allgemein auf den anzunehmenden Anteil an negativen Reaktionen auf Straßenlärm bei einem LA_{eq} von 45 dB bezogen hat.

3.5. Weiters ist die Zweitbeschwerdeführerin der Ansicht, dass Univ. Prof. DDr. Marth befangen gewesen sei. In seiner gutachterlichen Stellungnahme seien "Ungenauigkeiten", "Ungereimtheiten" und offensichtliche "Recherchefehler" enthalten, was auch an seiner Fachkunde Zweifel hervorrufe. Gründe für eine Befangenheit gemäß § 7 Abs. 1, insbesondere Z. 3 AVG werden mit diesem Vorbringen aber nicht dargetan. 3.5. Weiters ist die Zweitbeschwerdeführerin der Ansicht, dass Univ. Prof. DDr. Marth befangen gewesen sei. In seiner gutachterlichen

Stellungnahme seien "Ungenauigkeiten", "Ungereimtheiten" und offensichtliche "Recherchefehler" enthalten, was auch an seiner Fachkunde Zweifel hervorrufe. Gründe für eine Befangenheit gemäß Paragraph 7, Absatz eins,, insbesondere Ziffer 3, AVG werden mit diesem Vorbringen aber nicht dargetan.

4.1. Die Beschwerden waren daher gemäß § 42 Abs. 1 VwGG als unbegründet abzuweisen. 4.1. Die Beschwerden waren daher gemäß Paragraph 42, Absatz eins, VwGG als unbegründet abzuweisen.

4.2. Der Ausspruch über den Aufwandsatz gründet sich auf die §§ 47 ff VwGG i.V.m. der Verordnung BGBl. II Nr. 455/2008. 4.2. Der Ausspruch über den Aufwandsatz gründet sich auf die Paragraphen 47, ff VwGG in Verbindung mit der Verordnung Bundesgesetzblatt Teil 2, Nr. 455 aus 2008,.

Wien, am 23. September 2010

Schlagworte

Sachverhalt Neuerungsverbot Besondere Rechtsgebiete

European Case Law Identifier (ECLI)

ECLI:AT:VWGH:2010:2009060196.X00

Im RIS seit

04.10.2010

Zuletzt aktualisiert am

28.10.2010

Quelle: Verwaltungsgerichtshof VwGH, <http://www.vwgh.gv.at>

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at