

TE Bwvg Erkenntnis 2019/11/6 W127 2170907-1

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 06.11.2019

Entscheidungsdatum

06.11.2019

Norm

AVG §52

AVG §53 Abs1

AVG §7 Abs1

B-VG Art. 133 Abs4

UVP-G 2000 §19 Abs1 Z1

UVP-G 2000 §3 Abs1

UVP-G 2000 §3 Abs4

UVP-G 2000 §3 Abs7

UVP-G 2000 §3 Abs7a

UVP-G 2000 §3b Abs1

UVP-G 2000 §40 Abs1

UVP-G 2000 Anh. 1 Z9

VwG-AufwErsV §1

VwGVG §17

VwGVG §24 Abs1

VwGVG §28 Abs1

VwGVG §28 Abs2

Spruch

W127 2170907-1/62E

IM NAMEN DER REPUBLIK!

Das Bundesverwaltungsgericht hat durch die Richterin MMag. Dr. Fischer-Szilagyi über die Beschwerden von

01. XXXX ,

02. XXXX ,

diese vertreten durch Dr. Maria BRANDSTETTER,

03. XXXX ,

04. XXXX ,

05. XXXX ,

diese vertreten durch List Rechtsanwälte GmbH,

06. XXXX ,

07. XXXX ,

08. XXXX ,

09. XXXX ,

10. XXXX ,

11. XXXX ,

12. XXXX ,

13. XXXX ,

14. XXXX ,

15. XXXX ,

16. XXXX ,

17. XXXX ,

18. XXXX ,

19. XXXX ,

20. XXXX ,

21. XXXX ,

22. XXXX ,

23. XXXX ,

24. XXXX ,

25. XXXX ,

26. XXXX ,

27. XXXX ,

28. XXXX ,

29. XXXX ,

30. XXXX ,

31. XXXX ,

32. XXXX ,

33. XXXX ,

34. XXXX ,

35. XXXX ,

36. XXXX ,

37. XXXX ,

38. XXXX ,

39. XXXX ,

40. XXXX ,

diese vertreten durch NIEDERMAYR Rechtsanwalt GmbH,

41. XXXX

gegen den Bescheid der Oberösterreichischen Landesregierung vom 07.07.2017, Zl. AUWR-2016-446029/34-Si, betreffend "Westspange Steyr" zu Recht erkannt:

A)

1. Den Beschwerden wird nicht stattgegeben.
2. Der Antrag auf Kostenersatz, vorgelegt von der NIEDERMAYR Rechtsanwalt GmbH, wird abgewiesen.

B)

Die Revision ist nicht zulässig.

Text

ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE:

I. Verfahrensgang:

1. Mit Schreiben vom 16.12.2016 stellte das Land Oberösterreich als Landesstraßenverwaltung, vertreten durch die Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Straßenneubau und -erhaltung (in der Folge: Projektwerber), unter Vorlage von Projektsunterlagen den Antrag auf Feststellung, ob für das Vorhaben - Errichtung des Bauloses "Westspange Steyr" im Zuge der B 122b, Abzweigung Voralpenstraße im Gemeindegebiet der Gemeinde Steyr (in der Folge: Westspange Steyr) eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

2. Mit angefochtenem Bescheid wurde festgestellt, dass für das geplante Landesstraßenbauvorhaben Westspange Steyr nach Maßgabe der dem Verfahren zugrunde gelegenen Antragsunterlagen keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 200 durchzuführen ist.

3. Dagegen wurden Beschwerden mehrerer Nachbarn im Sinne des § 3 Abs. 7a UVP-G sowie der XXXX eingebracht.

Hinsichtlich der Einzelfallprüfung des Schutzgutes "Grundwasser" wurde bemängelt, dass eine Diskrepanz zwischen Berichten aus den Jahren 2014 bis 2016 und der im Bescheid aufgezeigten Äußerung hinsichtlich der Beeinträchtigung vorliege und auf eventuelle Beeinträchtigungen von Wassergewinnungs- bzw. Versorgungsanlagen nicht eingegangen worden sei. Es wurde Kritik am Amtssachverständigen Wasser generell geäußert.

Hinsichtlich des Schwellenwertes wurde von den Beschwerdeführern unter anderem vorgebracht, dass die Umrechnung DTVw in DTV rechtswidrig erfolgt und der Umrechnungsfaktor falsch gewählt sei, es wurde die Plausibilität der Zahlen bestritten und die Datenqualität der Verkehrszählung generell kritisiert, so seien mögliche Messunsicherheiten bei auf Radarmessungen basierenden Verkehrszahlen nicht berücksichtigt worden. Den Schwellenwert selbst betreffend wurde auf die Entscheidung des EuGH vom 21.03.2013, Rs C-244/12, hingewiesen. Es wurde der Verdacht der "Stückelung" vorgebracht, darauf hingewiesen, dass auch Anhang 1 Z 9 Spalte 3 lit. e UVP-G betreffend Siedlungsgebiete heranzuziehen sei, und das Trassenauswahlverfahren kritisiert. Darüber hinaus würden Angaben zum Bodenverbrauch, zur Veränderung des Landschaftsbildes, zu den Umweltauswirkungen während der Bauphase, zu vernünftigen Alternativen, zu Sekundärwirkungen, zum Energieverbrauch und zu den Zerschneidungseffekten auf die landwirtschaftliche Bewirtschaftung, zur Rodung von Waldflächen, zum Weißrückspecht und zum Niederwild sowie zu Luft und Lärm fehlen.

4. Mit 14.09.2017 wurde der Akt mit einer Stellungnahme zu den Beschwerdegründen von der belangten Behörde dem Bundesverwaltungsgericht vorgelegt (eingelangt am 18.09.2017). Die Beschwerdemitteilung erging am 28.09.2017.

5. Am 19.10.2017 langte eine Stellungnahme der Projektwerber ein.

6. Im Ladungsbescheid vom 25.07.2018 erging an die beiden Amtssachverständigen das Ersuchen, in der mündlichen Beschwerdeverhandlung auf die ihr Fachgebiet betreffenden Fragen anhand der Beschwerden einzugehen und eine gutachterliche Äußerung abzugeben.

7. Am 27./28.09.2018 fand beim Bundesverwaltungsgericht eine mündliche Beschwerdeverhandlung stand, in welcher insbesondere der Amtssachverständige für den Fachbereich Grund- und Trinkwasser (in der Folge: Amtssachverständiger Wasser) und der Amtssachverständige für den Fachbereich Verkehrstechnik (in der Folge:

Amtssachverständiger Verkehrstechnik) ihre Gutachten darstellten und den Parteien Gelegenheit geboten wurde, Fragen an die Sachverständigen zu stellen. Die Verhandlung wurde zur Erstellung eines Ergänzungsgutachtens im Fachbereich Verkehr auf unbestimmte Zeit vertagt.

8. Zwischen 10.10.2018 und 15.10.2018 langten Fragenkataloge der beschwerdeführenden Parteien an den Sachverständigen für Verkehr einschließlich diverser Dokumente beim Bundesverwaltungsgericht ein.

9. Am 12.10.2018 langte eine Stellungnahme der Projektwerber ein.

10. Am 19.11.2018 erging ein Ersuchen an die Projektwerber um Stellungnahme zu den in der Beschwerdeverhandlung aufgeworfenen Fragen. Die Stellungnahme langte am 29. 11. 2019 beim Bundesverwaltungsgericht ein.

11. Mit 13.12.2018 wurde die XXXX als Sachverständige für Verkehr bestellt. Nach schriftlicher Befangenheitsanzeige vom 14.01.2019 erging der hg. Beschluss betreffend Abberufung dieses Sachverständigen am 23.01.2019.

12. Mit Beschluss vom 08.02.2019 wurde nach Parteiengehör zur beabsichtigten Bestellung vom 30.01.2019 XXXX als Sachverständiger für den Fachbereich Verkehr bestellt (in der Folge Sachverständiger Verkehr).

13. Am 01.04.2019 übermittelte der Sachverständige Verkehr sein Gutachten, welches in der Folge zur Stellungnahme der belangten Behörde und dem Projektwerber übermittelt wurde. Die Stellungnahme des Projektwerbers inklusive einer Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung - 1. Teilbericht 2019 langte am 30.04.2019 ein, die Stellungnahme der belangten Behörde langte am 10.05.2019 ein.

14. Mit der Ladung für die mündliche Beschwerdeverhandlung am 20.08.2019 wurde den Parteien das Gutachten des Sachverständigen für Verkehr, die Stellungnahme des Projektwerbers und die Stellungnahme der belangten Behörde übermittelt.

15. Am 20.08.2019 fand die Fortsetzung der mündlichen Beschwerdeverhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht statt. Der Sachverständige Verkehr erörterte sein Gutachten und ergänzte dieses aufgrund des neuen Verkehrszahlenmaterials. Den Parteien wurde Gelegenheit geboten, Fragen an den Sachverständigen Verkehr zu stellen. Im Zuge der Verhandlung wurde der Verdacht der Befangenheit des Sachverständigen Verkehr ausgesprochen. Die Verhandlung wurde geschlossen.

II. Das Bundesverwaltungsgericht hat erwogen:

1. Feststellungen und Beweiswürdigung:

Der Sachverhalt ergibt sich aus dem von der belangten Behörde vorgelegten Verfahrensakt und den Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens, insbesondere den Gutachten der Sachverständigen und den Ausführungen in den mündlichen Beschwerdeverhandlungen.

1.1. Zur Beschwerdelegitimation

Die Beschwerdeführer 01 bis 31 und 33 bis 41 sind Nachbarn im Sinne des§ 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000. Der Beschwerdeführer 32 ist eine gemäß § 19 Abs. 7 UVP-G 2000 (idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 80/2018, siehe § 46 Abs. 28 Z 5) anerkannte Umweltorganisation.

Die Beschwerdeführer sind beschwerdelegitimiert im Sinne des§ 3 Abs. 9 UVP-G 2000.

Diese Feststellungen ergeben sich aus den gesetzlichen Bestimmungen und wurden auch nicht bestritten.

1.2. Zum Befangenheitsantrag des Sachverständigen Verkehr

Eine Befangenheit des Sachverständigen Verkehr ist nicht festzustellen.

Von den Beschwerdeführern wurde die Kontaktaufnahme des Sachverständigen Verkehr im Zuge der Gutachtenserstellung mit der Planerin des Projektwerbers als Indiz dafür gesehen, seine Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen. Dies sei auch beachtlich, da der Sachverständige Verkehr die Plausibilitätsprüfung der dem Verkehrsmodell zugrundeliegenden Daten lediglich anhand der zur Verfügung stehenden Daten vorgenommen habe.

Verfahrensgegenständlich haben sich jedoch keine Hinweise für ein unparteiisches Tätigwerden des Sachverständigen ergeben, haben doch sowohl der Sachverständige Verkehr als auch die Planerin des Projektwerbers vor Gericht ausgeführt, sich lediglich zur Übergabe einer Farbkopie der Datenunterlagen getroffen zu haben. Darüber hinaus hat der Sachverständige Verkehr, dessen beabsichtigte Bestellung den Parteien mit Schreiben des

Bundesverwaltungsgerichtes vom 30.01.2019 zur Kenntnis gebracht wurde, dargelegt, dass er im Gebiet Oberösterreich nicht tätig ist, sodass sich auch diesbezüglich kein Naheverhältnis oder ein Hinweis für eine persönliche Betroffenheit ergeben hat. Im Übrigen wird auf die Ausführungen bei der rechtlichen Würdigung (Punkt 2.2.) verwiesen.

1.3. Zum geplanten Vorhaben

Mit der Verordnung der Oberösterreichischen Landesregierung (LGBl. Nr. 121/2015 vom 31.08.2015) betreffend die Widmung und Einreihung eines neu herzustellenden Straßenabschnitts als Landesstraße B 122b, Voralpenstraße - Westspange Steyr, sowie die Aufhebung der Einreihung eines Abschnitts der Landesstraße L 564, Wolferner Straße, als Landesstraße, wurde folgender neu herzustellender Straßenabschnitt im Gebiet der Stadt Steyr dem Gemeingebrauch gewidmet und als Landesstraße mit der Bezeichnung Landesstraße B 122b, Voralpenstraße - Westspange Steyr, eingereiht: "Das Trassenband des neu herzustellenden Straßenabschnitts [...] beginnt bei der Kreuzung mit der Landesstraße B 115, Eisenstraße, bei deren km 17,953, führt sodann nach Westen und verläuft zuerst in einem Linksbogen und anschließend in einem Rechtsbogen zur "Steinerstraße". Von dort führt das Trassenband nach Westen bis zur Landesstraße L 564, Wolferner Straße. In weiterer Folge verläuft das Trassenband in einem Rechtsbogen und anschließend in einem Linksbogen bis zur "Kegelprielstraße" und von dort nach Südwesten und bindet schließlich bei km 35,310 der Landesstraße B 122, Voralpenstraße, in diese Trasse ein."

Die Einreihung des Abschnitts der Landesstraße L 564, Wolferner Straße, vom Einmündungsbereich in die neue Trasse der Landesstraße B 122b, Voralpenstraße - Westspange Steyr, bis km 27,686 (alt) als Landesstraße wurde aufgehoben.

Der Projektwerber beabsichtigt die Errichtung dieses Straßenabschnittes "Westspange Steyr". Es handelt sich um einen Neubau einer Landesstraße, die in technischer und betrieblicher Hinsicht für sich allein besteht und für sich allein verkehrswirksam ist. Mit einer durchgehenden Länge von 4,089 km wird der Schwellenwert des UVP-G 2000 Anhang 1 Z 9 Spalte 3 lit. b (Gesamtlänge von 10 km) bzw. lit. e (Gesamtlänge von 5 km) nicht erreicht. Im unmittelbaren Nahebereich um das geplante Vorhaben gibt es keine anderen Landesstraßenbauvorhaben und haben sich auch seit dem Jahr 2010 keine Änderungen ergeben. Die Verkehrsfreigabe der Straßenprojekte "Umfahrung Dornach/Norspange Steyr" erfolgte am 20.11.2000 (siehe Aktenvermerk vom 17.01.2017 im Verwaltungsakt der belangten Behörde).

Die Länge der geplanten Straße wurde nicht bestritten. Dem von einigen Beschwerdeführern vorgebrachten Verdacht der "Stückelung" des Vorhabens - das Vorhaben sei ein Teilausschnitt eines überregionales Verkehrskonzeptes - ist entgegenzuhalten, dass sich aus den Projektunterlagen eindeutig ergibt und von der belangten Behörde im angefochtenen Bescheid auch festgehalten wurde, dass es sich bei gegenständlich neu herzustellenden Straßenabschnitt zwar um eine Landesstraße handelt, die in ein bereits bestehendes Verkehrsnetz eingebunden wird, die Straße als solche aber für sich allein verkehrswirksam ist. Es haben sich im Verfahren weder Hinweise darauf ergeben, dass die Westspange Steyr als Teilstück konzipiert wurde, noch wurde von den Beschwerdeführern ein diesbezüglich substantiiertes Vorbringen erstattet, das den Verdacht einer solchen "Stückelung" rechtfertigen würde.

Anhang 1 Z 9 Spalte 3 lit. g UVP-G 2000

Ausschließlich im nordöstlichen Teil, Baulos Bauhaus, berührt das Vorhaben das mit Verordnung des Landeshauptmannes von Oberösterreich vom 23.08.1965, LGBl. Nr. 40/1965, verordnete Grundwasserschongebiet zum Schutz der Wasserversorgungsanlage Steyr. Das Vorhaben liegt diesen Bereich betreffend sohin in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie C im Sinne des Anhang 1 Z 9 Spalte 3 lit. g UVP-G 2000. Da auch eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von mindestens 2.000 Kraftfahrzeugen zu erwarten ist, war eine Einzelfallprüfung vorzunehmen.

Gemäß dem Gutachten des Amtssachverständigen Wasser ist durch das gegenständliche Projekt mit keinen wesentlichen Beeinträchtigungen des Grundwassers im Grundwasserschongebiet Steyr zu rechnen.

Das Wasserschongebiet Steyr-Dietach befindet sich derzeit noch in der Planungsphase.

Nicht berührt werden weitere Grundwasserschongebiete, Trinkwasserschutzgebiete sowie das Natura 2000-Gebiet "Unteres Steyr- und Ennstal".

Die Lage des nordöstlichen Teiles (Baulos Bauhaus) der geplanten Straße im Grundwasserschongebiet Steyr ergibt sich aus den Projektunterlagen und der Einsicht in das Digitale Oberösterreichische Raum-Informationssystem (DORIS)

und Wasserinformationssystem (WIS).

Der Projektbereich stellt eine Schotterterrasse dar, welche über einen geschlossenen Porengrundwasserkörper verfügt. Die Grundwasserströmungsrichtung verläuft etwa nach Norden. Das abströmende Grundwasser strömt in weiterer Folge zu den Brunnenanlagen der Stadt Steyr sowie der Gemeinde Dietach, welche in einer Entfernung von mindestens 3 km liegen.

Aus den Ausführungen des Amtssachverständigen Wasser in Verbindung mit der Einsicht in DORIS ergibt sich zu den von den Beschwerdeführern angeführten Quellen Folgendes:

Die Quelle Wasserbuchpostzahl XXXX dient als Nutzwasserbrunnen, liegt im Grundwasserschongebiet, 940 m nordnordöstlich des Trassenbeginns beim Bauhaus, die Quelle Wasserbuchpostzahl XXXX dient der Trinkwasserversorgung und liegt im Schongebiet, 1.280 m nördlich des Trassenbeginns beim Bauhaus, die Quelle Wasserbuchpostzahl XXXX ist ein Nutzwasserbrunnen und liegt im Schongebiet, 1300 m nordnordöstlich des Trassenbeginns beim Bauhaus und die Quellen Wasserbuchpostzahlen XXXX und XXXX dienen der Trinkwassernutzung, liegen jedoch außerhalb des gegenständlichen Wasserschongebietes. Die drei erstangeführten Brunnen liegen weit außerhalb des Einflussbereiches der geplanten Trasse der Westspange und waren daher nicht zu berücksichtigen. Für Nutzwasserbrunnen stellt sich laut Ausführungen des Amtssachverständigen Wasser nur die Frage, ob eine mengenmäßige Beeinträchtigung zu erwarten ist. Dies ist hier nach den Ausführungen des Amtssachverständigen Wasser denkunmöglich, weil "das Bauvorhaben nicht in den Grundwasserkörper des Grundwasserschongebiet reicht. Es tangiert uns maximal der südliche Bereich, da abgesehen von Störfällen durch die Baumaßnahmen eine Beeinflussung der Grundwasserqualität nur im 60-Tage-Abstrom des Grundwassers zu erwarten ist. Bei einer angenommenen Abstandsgeschwindigkeit des Grundwassers von 4 m pro Tag entspricht dies einer Entfernung von 240 m. Darüber hinaus sind auch keine qualitativen Auswirkungen des Bauvorhabens zu erwarten".

Bezugnehmend auf die Frage betreffend den Wert 4 m/Tag führte der Amtssachverständigen Wasser aus, dass zum Schutz der überregional bedeutenden Trinkwasserbrunnen das Grundwasserschongebiet Steyr, welches von den Brunnen weg mehr als 3 km nach Süden bis zum Beginn der geplanten Westspange Steyr reicht, besteht. Das Grundwasser fließt in den Terrassenkiesen der Steyr nach Norden und schwenkt zu den Brunnenanlagen nach Nordosten ab. Die Abstandsgeschwindigkeit des Grundwassers im Bereich der Brunnen beträgt aufgrund der Länge des Zustrombereichs im Schutzgebiet 2 von 600 m bei einer Fließzeit zum bakteriologischen Schutz von 60 Tagen maximal 10 m pro Tag. Im Bereich des Terrassenbeginns der geplanten Westspange sind wesentlich geringere Abstandsgeschwindigkeiten zu erwarten, da die Kiese am Terrassenrand wesentlich mehr Feinteile enthalten und dadurch weniger durchlässig sind. Da im gesamten Grundwasserschongebiet bis zu den Schutzgebieten der Brunnen der Stadt Steyr keine Wasserschutzgebiete bestehen, war keine tiefere fachliche Prüfung der Abströmverhältnisse des Grundwassers erforderlich.

Hinsichtlich der Oberflächengewässer führte der Amtssachverständigen Wasser aus, dass deren Beurteilung im Rahmen des UVP-Feststellungsverfahrens nicht erforderlich war, da der Einfluss des derzeitigen Zustandes von Oberflächengewässern auf das Grundwasser im Rahmen des Projektes gegenstandslos ist und die konkrete Auswirkung von eventuellen gereinigten Straßenabwassereinleitungen in Oberflächengewässern auch nicht Gegenstand der Beurteilung in einem Feststellungsverfahren ist. Auf das gegenständliche Wasserschutz- und Schongebiet bezogen werden alle Niederschlagswässer des Straßenbereichs nach dem Stand der Technik vorgereinigt, sodass eine Beeinträchtigung des Grundwassers bzw. von Oberflächengewässern bei Einhaltung des Standes der Technik in Errichtung und Betrieb der Anlagen nicht zu erwarten ist. Ergänzend führte der Amtssachverständigen Wasser aus, dass im Zuge der Detailplanung darzulegen sein wird, dass durch die Wahl der Straßenentwässerung die Endversickerung des Dorninger Baches in den Stadtgutteichen hydraulisch nicht verschlechtert wird.

Nach den Ausführungen des Amtssachverständigen Wasser ist keine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzieles der Schongebietsverordnung, nämlich die nachhaltige Sicherung der Trinkwasserqualität im Grundwasserschongebiet zu erwarten.

Angemerkt wurde vom Amtssachverständigen Wasser weiters, dass der erste Straßenteil der Westspange Steyr nördlich des Bauhauses (als dessen Zufahrtsstraße) bereits besteht und dadurch keine Beeinträchtigung des Schutzgutes Grundwasser bekannt geworden ist.

Diese Ausführungen des Amtssachverständigen Wasser sind plausibel, nachvollziehbar und schlüssig und wurde von

den Beschwerdeführern weder Konkretes und Substantiiertes entgegengehalten noch auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten.

Zu der in einigen Beschwerden aufgezeigten Diskrepanz der Ausführungen im Technischen Bericht Wasserrecht vom 16.12.2016, im Endbericht Trassenauswahlverfahren vom 02.12.2014 und der ergänzenden Beurteilung des Amtes der oberösterreichischen Landesregierung, Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft, Abteilungsanlagen-, Umwelt- und Wasserrecht, vom 20.01.2015, wonach die Eingriffsintensität mit hoch zu beurteilen sei, und der Stellungnahme des Amtes der oberösterreichischen Landesregierung, Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft, Abteilung Grund- und Trinkwasserwirtschaft, vom 20.03.2017, wonach im Bereich des Grundwasserschongebietes Steyr durch Errichtung und Betrieb des geplanten Straßenbauvorhabens nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Grundwasser zu rechnen ist, ist aufgrund der Ausführungen des Amtssachverständigen Wasser festzuhalten, dass es sich bei den Angaben aus den Jahren 2014 bis 2016 um das Trassenauswahlverfahren auch unter Beachtung des noch nicht verordneten Wasserschongebietes Steyr-Dietach gehandelt hat. Die Gewässerschutzanlagen sind im gegenständlichen Projekt generell dargestellt und bemessen. Die Vorsorgemaßnahmen bezüglich Ölbindemittel etc. werden im Bewilligungsverfahren in Form von Auflagen vorgeschrieben.

Diese Ausführungen wurden von den Beschwerdeführern nicht weiter hinterfragt und wurde diesen auch nicht entgegengetreten.

Zu der generell an der Person des Amtssachverständigen Wasser geübten Kritik - es sei an diesen herangetragen worden, "allfällige, ihm bekannte Grundwasserschutzgebiete" einzubeziehen, sohin liege es in dessen Entscheidungsmacht, das Vorhaben zu sanieren und werde er daher zum Handlanger des Projektwerbers; "subjektive Wahrnehmungen" des Amtssachverständigen Wasser seien gefordert worden, die nicht verifizierbar seien, und werde dem Amtssachverständigen Wasser freigestellt, ob er korrekte Angaben mache oder nicht; auch seien die Ausführungen des Amtssachverständigen Wasser "nach seinem Wissenstand" erfolgt, er habe also nur präsenten Wissen abgerufen und keine Erhebungen gepflogen - ist auszuführen, dass sich der Sachverständige bei der Feststellung des maßgeblichen Sachverhalts jener Hilfsmittel zu bedienen hat, die seine Wissenschaft entwickelt hat, um ein verlässliches Gutachten abzugeben. Sowohl Umfang als auch Methode der Befundaufnahme hängen ausschließlich von objektiven fachlichen Gesichtspunkten ab, die primär einmal der Sachverständige anhand seiner Fachkunde zu beurteilen hat. Der Sachverständige hat sein Wissen und seine Kenntnisse von realen Gegebenheiten in das Verfahren einfließen zu lassen und seine Aussagen nach bestem Wissen und Gewissen zu treffen. Darüber hinaus sind die Ausführungen des Amtssachverständigen Wasser auch aufgrund der Projektangaben und nach Einsicht in das WIS-DORIS nachvollziehbar und plausibel.

Anhang 1 Z 9 Spalte 3 lit. i UVP-G 2000

Im angefochtenen Bescheid basierte die Errechnung der prognostizierten Verkehrsbelastung durch Kraftfahrzeuge für das Jahr 2015 mit 14.000 Kfz/24h JDTV auf Verkehrsdaten aus den Jahren 2001 bis 2014. Im Zuge des Beschwerdeverfahrens wurde vom Projektwerber eine Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung, Erster Teilbericht 2019, vorgelegt. Aus diesem Bericht geht hervor, dass das Verkehrsmodell als Grundlage für das Einreichprojekt aktualisiert wurde. Dazu wurde ein umfangreiches Verkehrskonzept erarbeitet und wurden sowohl vom Land Oberösterreich als auch von der Stadt Steyr im März und April 2018 Erhebungen durchgeführt. Anhand dieser Daten wurde das Verkehrsmodell kalibriert. Ausgewiesen wurde, dass der Schwellenwert von 15.000 Kfz/24h JDTV mit maximal 13.600 Kfz/24h deutlich unterstritten wird.

Basierend auf den früheren Verkehrsdaten kam der Amtssachverständige Verkehr in der mündlichen Beschwerdeverhandlung am 28.09.2018 zu dem Ergebnis, dass die Überschreitung des Schwellenwertes des Anhang 1 Z 9 Spalte 3 lit. i UVP-G 2000 nicht wahrscheinlich ist.

Im schriftlichen Gutachten vom 31.03.2019, basierend auf den früheren Verkehrsdaten und den Eingaben der Beschwerdeführer, kam der ergänzend hinzugezogene Sachverständige Verkehr zu dem Ergebnis, dass wegen der fehlenden Referenzquerschnitte mit aktuellen Zählwerten kein konkreter Toleranzbereich für den JDTV der Westspange angegeben werden könne. Es stehe jedoch fest, "dass womöglich Unsicherheiten in den Zählwerten vorliegen und die Abweichungen zwischen den Modellwerten A-2014 und den Zählwerten der ermittelte JDTV Wert nicht eindeutig nachvollziehbar sind, und daher auch den Grenzwert von 15000 Kfz/24h überschritten werden könnte. Ein Unterschreiten der im Projekt angeführten 14000 Kfz/24h ist eher unwahrscheinlich."

In der mündlichen Beschwerdeverhandlung vom 20.08.2019 führte der Sachverständige Verkehr aus, dass mit der Aktualisierung des Verkehrsmodells durch den Ersten Teilbericht 2019 ganz speziell auf die bisherigen Fragestellungen auch im Rahmen der Zählstellen und Erhebungsstellen eingegangen wurde. Das Verkehrsmodell wurde auf diese aktuellen Daten, die etwas mehr als ein Jahr alt sind, kalibriert, wodurch die Qualität des Verkehrsmodells gestiegen ist, weil man nicht davon ausgehen muss, dass Änderungen im Verkehr der letzten 10/12 Jahre nicht eingeflossen sind. Auch wurden Qualitätsparameter, der GEH-Wert und der SQV-Wert, eingefügt, um das Verkehrsmodell hinsichtlich der Qualität zu beurteilen: man vergleicht die ermittelten Querschnittswerte mit den erhobenen Querschnittswerten und aus Abweichungen oder Übereinstimmungen wird die Qualität des Verkehrsmodells dann ermittelt. Aufgrund der Aktualisierung sind diese Werte im überwiegenden Teil sehr gut, das Modell stimmt mit der Realität sehr gut überein, und auf Basis dieses - mathematischen - Modells erfolgt dann die entsprechende Verkehrsumlegung mit der neuen Westspange als neues Element in diesem Verkehrsnetz. Zusätzlich mit diesem Prognosehorizont von 5 Jahren und den darauf Bezug genommenen Veränderungen in der Struktur, in der räumlichen Entwicklung ergibt sich - nach Umrechnung des DTVw in JDTV mit dem Wert 08866 - für den am stärksten belasteten Abschnitt der Westspange ein Wert von 13.606 Kraftfahrzeuge. Wenn man berücksichtigt, dass es in den Erhebungen gewisse Toleranzen gibt, die im 3-4 %-Bereich liegen, kann man davon ausgehen, dass dieser Wert, also 13.606 Kraftfahrzeuge fast 10 % unter dem gesetzlichen Schwellwert von 15.000 Kraftfahrzeugen liegt.

Das verwendete Verkehrsmodell beruht nach den Angaben des Sachverständigen Verkehr auf einer wissenschaftlich fundierten Methode, die verwendete Software wird schon seit Jahren in Europa angewendet und ist Stand der Technik.

Das vom Planer des Projektwerbers herangezogene GEH-Verfahren ist in einer renommierten deutschen Fachzeitschrift publiziert und im deutschen Handbuch verankert; der SQV-Wert ist ein zusätzliches, unterstützendes Merkmal für den GEH-Wert.

Der Sachverständige Verkehr ging davon aus, dass die Verkehrszählungen 2018 - wie auch schon in den früheren Jahren - mit entsprechender Sorgfalt ausgeführt wurde. Allfällige Manipulationen bei den automatischen Zählstellen wären aufgefallen, da die Werte dann nicht mehr passen würden. In diesem Zusammenhang legte der Sachverständige Verkehr auch nachvollziehbar dar, dass eine genaue Überprüfung der Daten nicht möglich ist, da man an mehreren Stellen über Wochen den Verkehr erheben müsste, und dies dann auch wieder zu Unterschieden führen kann, da dies zum Beispiel von den Tagen (Werk- oder Arbeitstage) und den Jahreszeiten abhängig ist. Die Daten wurden vom Sachverständigen Verkehr jedenfalls auf ihre Plausibilität geprüft. Diese Plausibilitätsprüfung erfolgte durch Gegenüberstellung der Verkehrszahlen auf den einzelnen Querschnitten mit den Erhebungsergebnissen und Beurteilung mit dem GEH-Wert oder SQV-Wert, wie gut die Qualität, also die Differenz zwischen dem Modellwert und dem Erhebungswert ist. Die Angaben wurden vom Sachverständigen Verkehr nachvollziehbar als plausibel dargestellt, da die Erhebungszahlen und Modellzahlen gut übereinstimmen und sich das in Abhängigkeit vom Straßennetz und der Verkehrsbelastung abbildet.

Auf entsprechende Befragung führte der Sachverständige Verkehr aus, dass die Messmethodik im Ersten Teilbericht 2019 dargestellt wurde und genau aufgezeigt wurde, an welchen Stellen Jahreszählungen gemacht wurden. An den anderen Stellen wurde im größten Teil mindestens eine Woche der Verkehr mittels automatischen Zählgeräten erhoben und zusätzlich wurden an einigen Kreuzungen jeweils über 24 Stunden auch die Verkehrsströme erhoben. Nachvollziehbar wurde vom Sachverständigen Verkehr und vom Planer des Projektwerbers dargestellt, dass in einem Feststellungsverfahren, wie das gegenständliche, lediglich Durchschnittswerte und nicht, wie gefordert, Spitzenwerte verwendet würden, zumal sich auch der Schwellenwert des UVP-G auf die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung bezieht.

Auch die Frage, wie bei zunehmendem Verkehr nunmehr von einem geringeren JDTV auszugehen ist, wurde plausibel und nachvollziehbar sowohl durch die Ausführungen des Planers des Projektwerbers in der Stellungnahme vom 29.04.2019 als auch durch die Ausführungen des Sachverständigen Verkehr in der mündlichen Beschwerdeverhandlung dahingehend beantwortet, dass nur im Vergleich der Prognosewerte für die Westspange für den Prognosehorizont der Verkehr weniger geworden ist, da das Verkehrsmodell aktualisiert wurde. An gewissen Straßenzügen sind Abnahmen und an anderen Straßenzügen Zunahmen zu verzeichnen. Insgesamt kam es zu einer Zunahme des Straßenverkehrs in Steyr. Durch die Präzisierung des Verkehrsmodells hat sich aber eine Änderung ergeben, auch in der Beurteilung, im Rechenmodell und in der Belegung der Westspange mit Verkehr.

Betreffend die Wahrscheinlichkeit der Erreichung des Schwellenwertes führte der Sachverständige Verkehr aus, dass es aufgrund der Komplexität eines Verkehrsvorhabens und der Tatsache, dass es sich immer nur um eine Abbildung des Ist-Zustandes handeln kann, in diesem Bereich extrem schwierig ist, eine Wahrscheinlichkeit in Prozentwerten anzugeben, da in ein Verkehrsmodell viele Parameter einfließen und auch in diesem mathematischen Modell sehr viele Rechenvorgänge, Routensuchen usw. stattfinden. "Was man aber dezidiert sagen kann, ist, dass es ein Modell gibt, das die Realität abbildet, und wenn man dieser Realität Veränderungen zufügt - in dem Fall jetzt einen neuen Straßenzug - dann sucht dieses automatische Modell, also dieses Programm, das dazu verwendet wird, einfach automatisch wieder Wege, wie sich der Verkehr verhalten wird. Dadurch, dass wir aber doch wesentlich unter dem Schwellenwert sind mit dem JDTV, würde ich ausschließen, dass wir jetzt hier wirklich diese 15.000 Kfz überschreiten werden aufgrund von irgendwelchen Veränderungen. Das ist eigentlich unwahrscheinlich, dass man so eine große Differenz da zusammenbringt." Die Wahrscheinlichkeit wurde letztendlich mit unter 50 % bezeichnet. Dazu ist zu ergänzen, dass zwei Verkehrsuntersuchungen stattgefunden haben und beide ein Ergebnis eines Wertes, der unter dem Schwellenwert des Anhang 1 Z 9 Spalte 3 lit. i) UVP-G 2000 liegt, hervorgebracht haben. Dass dies durch bewusstes "Hinrechnen" des Wertes erfolgt ist, konnte von den Beschwerdeführern nicht in einer Weise dargelegt werden, die geeignet war, die Ausführungen des Sachverständigen Verkehr zu widerlegen oder die Verkehrsuntersuchung als solche als falsch darzustellen. Auch haben sich keine Hinweise für die Verwendung falscher bzw. unkorrekter Zahlen ergeben.

Auch der Amtssachverständige Verkehr hat in der mündlichen Beschwerdeverhandlung am 28.09.2018 angegeben, dass eine Angabe der Wahrscheinlichkeit nicht möglich ist, da das Prognoseergebnis von dem im Verkehrsmodell implementierten Steigerungsfaktor, dem zum Beispiel die Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung unterliegt, abhängig ist. Die vom Amtssachverständigen Verkehr dabei aufgezeigten und von den Beschwerdeführern in der mündlichen Beschwerdeverhandlung am 20.08.2019 erneut aufgeworfenen Abweichungen von -13% bis +15% bestehen lediglich bei zwei Messstellen; der Mittelwert, ein statistisches Maß, beträgt 2,67.

Die im Rahmen der ersten Beschwerdeverhandlung vorgelegte Liste von Verkehrsflächen, die nicht oder anders existieren, aber in die Verkehrsuntersuchung eingeflossen sind, wurde vom Planer des Projektwerbers - wie schon in der Stellungnahme vom 28.11.2018 festgehalten - als Hinweis angenommen, in das Modell nach zum Teil Vor-Ort-Untersuchungen und zum Teil Recherchen in im Internet verfügbaren Medien implementiert und hat auch Eingang in das Modell mit den aktualisierten Daten gefunden. Wie bereits in dieser Stellungnahme vom 28.11.2018 dargestellt hat sich einerseits die Qualität des Verkehrsmodells gemessen am GEH-Wert tendenziell verbessert und hat sich andererseits das prognostizierte Verkehrsaufkommen auf der Westspange verringert. Das von den Beschwerdeführern in der mündlichen Verhandlung am 20.08.2019 aufgezeigte Beispiel der Schlosserstraße ist nach nachvollziehbaren Ausführungen des Sachverständigen Verkehr für die Fragestellung der Westspange nicht relevant, weil nicht einzelne Straßenzüge, sondern die Einfüllpunkte in das innere Straßennetz relevant sind.

Zu der aufgezeigten Differenz der Zählraten betreffend die Westspange und das Einkaufszentrum am Tabor wurde nachvollziehbar erklärt, warum diese nicht übereinstimmen. Im Projekt Einkaufszentrum stand kein Verkehrsmodell zur Verfügung, die Werte wurden hochgerechnet. Da man dort auf gewisse, zum Teil weit zurückliegende Basiswerte aufbauen musste, ist auch die Steigerung deutlich höher. Verfahrensgegenständlich liegt ein Verkehrsmodell vor, in das einfließt, dass es Verlagerungen geben kann. Bei der Betrachtung für das Einkaufszentrum floss das nicht ein, man musste bei jenem Projekt zu dem vorhandenen Verkehrsaufkommen einen zusätzlichen Verkehr dazurechnen, nämlich den des Einkaufszentrums, um nachzuweisen, dass es mit diesem zusätzlichen Verkehr auch noch funktioniert.

Mangels Vorliegen anderer Landesstraßenbauvorhaben ist eine Kumulierung nicht gegeben und grenzt gegenständliches Vorhaben nicht an noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr freigegebenen Teilstücken unmittelbar an. Dies wurde von den Beschwerdeführern auch nicht substantiiert bestritten.

Insgesamt ist festzuhalten, dass die Beschwerdeführer kein Gegengutachten vorgelegt oder fachlich untermauertes Vorbringen erstattet haben. Die vom Beschwerdeführer 32 mit Schreiben vom 12.10.2019 vorgelegten Unterlagen einschließlich der "Unsicherheitsbilanz nach GUM" (Leitfaden zur Angabe der Unsicherheit beim Messen) sind in die Gutachtenserstellung durch den Sachverständigen Verkehr eingeflossen.

2. Rechtliche Beurteilung:

Gemäß Artikel 131 Abs. 4 Z 2 lit. a B-VG in Verbindung mit § 40 Abs. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (in der Folge UVP-G 2000), BGBl. Nr. 1993/697 idgF, entscheidet über Beschwerden gegen Entscheidungen nach dem UVP-G 2000 das Bundesverwaltungsgericht.

Gemäß § 6 Bundesverwaltungsgerichtsgesetz (BVwGG), BGBl. I Nr. 10/2013 idgF, entscheidet das Bundesverwaltungsgericht durch Einzelrichter, sofern nicht in Bundes- oder Landesgesetzen die Entscheidung durch Senate vorgesehen ist. Gemäß § 40 Abs. 2 UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 80/2018 liegt, da gegenständlich ein Verfahren nach § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 zu entscheiden ist, Einzelrichterzuständigkeit vor.

Zu A)

2.1. Allgemeine Rechtsbestimmungen

Der dem gegenständlichen Verfahren zugrunde liegende Antrag wurde am 16.12.2016 gestellt.

Gemäß § 46 Abs. 28 Z 2 UVP-G 2000 idF der Novelle BGBl. I Nr. 80/2018 sind die geänderten oder neu eingefügten Bestimmungen - § 1 Abs. 1 Z 1 lit. a und b, § 3 Abs. 4, Abs. 5, Abs. 7 Satz 3, 6 und 7, Abs. 8, § 3a Abs. 4, § 6 Abs. 1, Abs. 2 Satz 1 und 2, § 17 Abs. 4 letzter Satz, § 24 Abs. 5 Satz 3, 7 und 8, § 24 f Abs. 3 letzter Satz - mit Inkrafttreten dieser Novelle in der Fassung BGBl. I Nr. 80/2018 auf anhängige Verfahren, die nach dem 16.05.2017 beantragt wurden, anzuwenden. Sihin sind diese Bestimmungen auf gegenständliches Verfahren nicht anzuwenden.

Nach § 3 Abs. 1 UVP-G 2000 sind Vorhaben, die in Anhang 1 angeführt sind, nach Maßgabe der Bestimmungen des UVP-G 2000 einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Für Vorhaben, die in Spalte 2 und 3 des Anhanges 1 angeführt sind, ist das vereinfachte Verfahren durchzuführen.

Gemäß § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 111/2017 hat die Behörde bei Vorhaben, für die in Spalte 3 des Anhanges 1 ein Schwellenwert in bestimmten schutzwürdigen Gebieten festgelegt ist, bei Zutreffen dieses Tatbestandes im Einzelfall zu entscheiden, ob zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhanges 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D oder E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. Bei dieser Prüfung sind schutzwürdige Gebiete der Kategorien A, C, D oder E des Anhanges 2 nur zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Einleitung des Verfahrens ausgewiesen oder in die Liste der Gebiete mit gemeinschaftlicher Bedeutung (Kategorie A des Anhanges 2) aufgenommen sind. Ist mit einer solchen Beeinträchtigung zu rechnen, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Absatz 7 ist anzuwenden. Bei der Entscheidung im Einzelfall hat die Behörde folgende Kriterien zu berücksichtigen:

1. Merkmale des Vorhabens (Größe des Vorhabens, Kumulierung mit anderen Vorhaben, Nutzung der natürlichen Ressourcen, Abfallerzeugung, Umweltverschmutzung und Belästigungen, Unfallrisiko),
2. Standort des Vorhabens (ökologische Empfindlichkeit unter Berücksichtigung bestehender Landnutzung, Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen des Gebietes, Belastbarkeit der Natur, historisch, kulturell oder architektonisch bedeutsame Landschaften),
3. Merkmale der potentiellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (Ausmaß der Auswirkungen, grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen, Schwere und Komplexität der Auswirkungen, Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen) sowie Veränderung der Auswirkungen auf die Umwelt bei Verwirklichung des Vorhabens im Vergleich zu der Situation ohne Verwirklichung des Vorhabens. Bei Vorhaben der Spalte 3 des Anhanges 1 ist die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet maßgeblich.

Die Einzelfallprüfung entfällt, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt.

Gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 idFBGBl. I Nr. 111/2017 hat die Behörde auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin, einer mitwirkenden Behörde oder des Umweltanwaltes festzustellen, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand des Anhanges 1 oder des § 3a Abs. 1 bis 3 durch das Vorhaben verwirklicht wird. Diese Feststellung kann auch von Amts wegen erfolgen. Hat die Behörde eine Einzelfallprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen, so hat sie sich dabei hinsichtlich Prüftiefe und Prüfungsumfang auf eine Grobprüfung zu beschränken.

2.2. Zum Befangenheitsantrag des Sachverständigen Verkehr

Gemäß § 17 VwGVG sind die Bestimmungen des AVG mit Ausnahme der §§ 1 bis 5 sowie des IV. Teiles anzuwenden. Die Bestimmungen des AVG Sachverständige betreffend befinden sich im II. Abschnitt des AVG und sind sohin im gegenständlichen Verfahren heranzuziehen.

Gemäß § 52 Abs. 1 bis 3 AVG hat die Behörde die ihr beigegebenen oder zur Verfügung stehenden Amtssachverständigen beizuziehen, wenn die Aufnahme eines Beweises durch Sachverständige notwendig ist. Ausnahmsweise kann die Behörde aber andere geeignete Personen als nichtamtliche Sachverständige heranziehen, wenn Amtssachverständige nicht zur Verfügung stehen oder es mit Rücksicht auf die Besonderheit des Falles geboten ist. Auch wenn Amtssachverständige zur Verfügung stehen, kann die Behörde nichtamtliche Sachverständige heranziehen, wenn davon eine wesentliche Beschleunigung des Verfahrens zu erwarten ist. Die Heranziehung ist jedoch nur zulässig, wenn sie von demjenigen, über dessen Ansuchen das Verfahren eingeleitet wurde, angeregt wird und die daraus entstehenden Kosten einen von dieser Partei bestimmten Betrag voraussichtlich nicht überschreiten.

Gemäß § 3b Abs. 1 UVP-G 2000 ist die Beiziehung von nicht amtlichen Sachverständigen in UVP-Verfahren auch ohne das Vorliegen der Voraussetzungen des § 52 Abs. 2 und 3 AVG zulässig. Es können auch fachlich einschlägige Anstalten, Institute oder Unternehmen als Sachverständige bestellt werden.

Gemäß § 7 Abs. 1 AVG haben sich Verwaltungsorgane ihres Amtes zu enthalten und ihre Vertretung zu veranlassen:

1. in Sachen an denen sie selbst, einer ihrer Angehörigen oder eine von ihnen vertretenen schutzberechtigte Person beteiligt sind;
2. in Sachen, in denen sie als Bevollmächtigte einer Partei bestellt waren oder noch bestellt sind;
3. wenn sonstige wichtige Gründe vorliegen, die geeignet sind, ihre volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen;
4. im Berufungsverfahren, wenn sie an der Erlassung des angefochtenen Bescheides oder der Berufungsvorentscheidung mitgewirkt haben.

Gemäß § 53 Abs. 1 AVG ist auf Amtssachverständige § 7 anzuwenden. Andere Sachverständige sind ausgeschlossen, wenn einer der Gründe des § 7 Abs. 1 Z 1, 2 und 4 zutrifft; außerdem können sie von einer Partei abgelehnt werden, wenn diese Umstände glaubhaft macht, die die Unbefangenheit oder Fachkunde des Sachverständigen in Zweifel stellen. Die Ablehnung kann vor der Vernehmung des Sachverständigen, später aber nur dann erfolgen, wenn die Partei glaubhaft macht, dass sie den Ablehnungsgrund vorher nicht erfahren oder wegen eines für sie unüberwindbaren Hindernisses nicht rechtzeitig geltend machen konnte.

Das Verwaltungsgericht hat bei der Beiziehung eines Sachverständigen im Lichte des Artikel 6 EMRK und des Artikel 47 GRC neben der Frage seiner erforderlichen Qualifikation gesondert zu prüfen, ob die sachverständige Person unabhängig bzw. unbefangen ist. Dabei geht es insbesondere darum, sicherzustellen, dass nicht die Besorgnis besteht, dass bezüglich ihrer Tätigkeit andere als rein sachliche Überlegungen eine Rolle spielen können, wobei es ausreicht, dass der Anschein einer Voreingenommenheit entstehen kann. Das Wesen der Befangenheit besteht in der Hemmung einer unparteiischen EntschlieÙung durch unsachliche psychologische Motive, wobei das Element der Unsachlichkeit nicht schlechthin, sondern in Bezug auf die konkreten, vom Sachverständigen zu beurteilenden Fachfragen gegeben sein muss (VwGH 22.06.2016, Ra 2016/03/0027). Von Befangenheit ist insbesondere dann zu sprechen, wenn die Möglichkeit besteht, dass ein Organ bzw. ein Sachverständiger durch seine persönliche Beziehung zu der den Gegenstand einer Beratung und Beschlussfassung bildenden Sache oder zu den an dieser Sache beteiligten Personen in der unparteiischen Amtsführung bzw. in einem unparteiischen Tätigwerden beeinflusst sein könnte. Im Interesse dieser Sicherstellung ist es erforderlich, dass das Verwaltungsgericht die Frage der Unbefangenheit bzw. der Unabhängigkeit von sachverständigen Personen einschließlich allfälliger diesbezüglicher Vorbringen der Verfahrensparteien sorgfältig prüft und die Heranziehung in der Form eines verfahrensleitenden Beschlusses anordnet, wobei gegebenenfalls zu begründen ist, wenn von den Parteien vorgebrachte Bedenken hinsichtlich der vollen Unbefangenheit nicht zutreffen (nochmals VwGH 22.06.2016, Ra 2016/03/0027). Jeder Vorwurf der Befangenheit hat allerdings konkrete Umstände aufzuzeigen, welche die Objektivität des Sachverständigen in Frage stellen oder zumindest den Anschein erwecken können, dass eine parteiische Entscheidung möglich ist. Eindeutige Hinweise etwa, dass ein Sachverständiger seine vorgefasste Meinung nicht nach Maßgabe der Verfahrensergebnisse zu ändern bereit ist, können seine Unbefangenheit in Zweifel ziehen (vgl. VwGH 24.03.2015, 2012/03/0076).

Wie bereits oben festgestellt liegt keine Befangenheit des Sachverständigen Verkehr vor. Aus dem Umstand, dass ein Sachverständiger eine Befundaufnahme nur in Anwesenheit einer mitbeteiligten Partei vorgenommen hat, ist für sich allein eine Befangenheit nicht abzuleiten, weil es im Verwaltungsverfahren keinen Rechtsanspruch einer Partei auf Teilnahme an der Beweisaufnahme gibt, und der Sachverständige daher nicht verpflichtet ist, die Parteien einer Befundaufnahme überhaupt beizuziehen (vgl. VwGH 08.09.2004, 2001/03/0223, mwN). Ebenso kann auch in der Abhaltung eines der Befundaufnahme, Gutachtenserstattung oder Ergänzung von Gutachten dienenden "Informationsgespräches" mit der Projektwerberin für sich allein kein "wichtiger Grund" im Sinne des § 7 Abs. 1 Z 4 AVG iVm § 53 Abs. 1 AVG erblickt werden, welcher geeignet wäre, die volle Unbefangenheit der Sachverständigen in Zweifel zu setzen (vgl. VwGH 23.05.2007, 2005/03/0094).

Auch mangels jeglichem Hinweis oder konkreten Vorbringen einer persönlichen Betroffenheit oder eines Naheverhältnisses des Sachverständigen Verkehr zum verfahrensgegenständlichen Projekt ist der Antrag, den Sachverständigen Verkehr wegen Befangenheit abzuziehen und einen neuen Sachverständigen zu bestellen, abzuweisen.

2.3. Zum Vorhaben

Anhang 1 Z 9 Spalte 3 lit. g UVP-G 2000

Anhang 1 Z 9 Spalte 3 lit. g UVP-G 2000 idFBGBl. I Nr. 80/2018 lautet:

"Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Schnellstraßen oder Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A oder C berührt wird und eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 2000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist."

Anhang 2 UVP-G 2000 lautet: Kategorie C - schutzwürdiges Gebiet:

Wasserschutz- und Schongebiet, Anwendungsbereich: Wasserschutz- und Schongebiete gemäß §§ 34, 35 und 37 WRG 1959.

Im Rahmen der Einzelfallprüfung bezüglich des Schutzgutes Wasser war lediglich auf den nordöstlichen Teil der Westspange Steyr, Baulos Bauhaus, einzugehen, da nur in diesem Bereich das Wasserschongebiet liegt. Hinsichtlich dieses Schongebiets und der in diesem Schongebiet liegenden Brunnen wurde - wie bereits oben ausgeführt - festgestellt, dass es zu keinen wesentlichen Beeinträchtigungen kommt.

Die anderen in das Verfahren - zum Teil erst in der mündlichen Beschwerdeverhandlung - eingebrachten Quellen, wie insbesondere die Quellen Wasserbuchpostzahlen XXXX , XXXX und XXXX , liegen außerhalb des Wasserschongebietes und war daher auf diese nicht näher einzugehen, da sich die Einzelfallprüfung lediglich auf jenen Bereich bezieht, der im Wasserschongebiet liegt. Der diesbezügliche Antrag auf Durchführung eines Orts- bzw. Lokalausweises ist daher abzuweisen, zumal auch nicht konkret dargetan wurde, inwieweit dieser zur Sachverhaltsermittlung und rechtlichen Beurteilung erforderlich wäre.

Anhang 1 Z 9 Spalte 3 lit. i UVP-G 2000

Anhang 1 Z 9 Spalte 3 lit. i UVP-G 2000 idFBGBl. I Nr. 80/2018 lautet:

"Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E berührt wird und eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 15 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist."

Verfahrensgegenständlich ist vorab zu prüfen, ob der Schwellenwert des Anhang 1 Z 9 Spalte 3 lit. i UVP-G 2000 erreicht wird.

Anhand der aktuellen Verkehrsdaten wurde eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von 13.606 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren errechnet. Sohin ist der Schwellenwert des Anhang 1 Z 9 Spalte 3 lit. i UVP-G 2000 nicht erreicht. Dies wurde - wie oben bereits dargestellt - aufgrund der schlüssigen und nachvollziehbaren Aussagen des Sachverständigen Verkehr bestätigt. Ein Gegengutachten wurde seitens der

Beschwerdeführer nicht vorlegt und wurde dem Sachverständigen Verkehr auch nicht auf derselben fachlichen Ebene entgegengewirkt; Erfahrungen allgemeiner Natur reichen dafür nicht aus (siehe diesbezüglich auch VwGH 18.02.2019, Ra 2017/07/0071).

Eine Kumulationsprüfung war - wie bereits oben festgestellt - nicht durchzuführen. Die belangte Behörde hat daher zu Recht eine UVP-Pflicht des gegenständlichen Vorhabens verneint.

Hinsichtlich der aufgeworfenen Rechtsfrage der Determinierungsungenauigkeit des Begriffes DTV in den vorherigen Fassungen des UVP-G 2000 ist darauf hinzuweisen, dass nunmehr mit der Novellierung des UVP-G 2000, BGBl. I Nr. 80/2018, eindeutig und ausdrücklich auf den JDTV abzustellen ist. Mangels anderslautender Übergangsbestimmung ist diese Änderung ab Inkrafttreten der o.a. Novelle anwendbar und sohin auch für das gegenständliche Verfahren heranzuziehen.

Zu dem Vorwurf der "Stückelung" ist unter Hinweis auf die Definition des Vorhabensbegriffes in§ 2 Abs. 2 UVP-G 2000 und der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes (vgl. zum Beispiel VwGH 31.07.2007, 2006/05/0221; VwGH 23.06.2010, 2007/03/0160) auszuführen, dass dem Wortlaut der Tatbestände des Anhangs 1 Z 9 UVP-G der "Neubau von Straßen" als auch die "Errichtung von Teilabschnitten" zu entnehmen sind. Daraus ergibt sich, dass dieser Bestimmung eine Stückelung per se nicht fremd ist. Wie bereits ausgeführt ist die Straße für sich allein verkehrswirksam und haben sich auch keine Hinweise dafür ergeben - bzw. wurden solche auch nicht substantiiert vorgebracht -, dass die Errichtung des gegenständlichen Vorhabens und die Einbindung in das bestehende Straßennetz auf keiner sachlichen Rechtfertigung beruht.

Dem Vorbringen, die im Anhang 1 Z 9 UVP-G 2000 enthaltenen Schwellenwerte seien im Lichte der EuGH-Judikatur (EuGH vom 21.03.2013, Rs C-244/12) nicht richtlinienkonform, ist entgegen zu halten, dass nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes der Festlegung von Schwellenwerten grundsätzlich keine unionsrechtlichen Bedenken entgegenstehen, da den Mitgliedstaaten ein gewisser Spielraum zukommt, Projekte von der Pflicht zur UVP auszunehmen. Dies kann insbesondere dann erfolgen, wenn die enthaltenen Schwellenwerte nicht geeignet erscheinen, bestimmte Klassen der im Anhang II der RL 2011/92/EU aufgeführten, im Gebiet eines Mitgliedstaates in Betracht kommenden Projekte von vornherein insgesamt von der UVP-Pflicht auszunehmen (VwGH 17.12.2014, Ro 2014/03/0066 [hier betreffend Anhang 1 Z 12 lit. b UVP-G 2000 mit Verweis auf EuGH 21.03.2013, Rs C244/12, Rz 29, Flughafen Salzburg GmbH]). Aus welchem Grund die in Rede stehenden Bestimmungen des Anhangs 1 Z 9 UVP-G 2000 vor diesem Hintergrund nicht den europarechtlichen Vorgaben entsprechen sollten, ist nicht nachvollziehbar.

Zu dem bloßen, ohne nähere Erläuterungen erfolgten Hinweis der Beschwerdeführer 01 und 02 auf den Bescheid der oberösterreichischen Landesregierung vom 06.04.2010, UR-2010-4631/10, ist der Vollständigkeit halber festzuhalten, dass dieser Bescheid - mit welchem entschieden wurde, dass keine UVP-Prüfung durchzuführen ist - ein bereits früher durchgeführtes Feststellungsverfahren hinsichtlich einer Variante der Westspange Steyr betrifft; Antragstellerin in jenem Verfahren war die Stadt Steyr und wurde auf einen fünfjährigen Prognosezeitraum abgestellt. Der Antrag für das verfahrensgegenständliche Projekt wurde am 16.12.2016, also nach Ende jenes Prognosezeitraumes, gestellt.

Da der Schwellenwert nicht erreicht wird und - außerhalb des bestehenden Wasserschongebietes - keine Einzelfallprüfung durchzuführen ist, ist auf das weitere Vorbringen der Beschwerdeführer - es fehlen Angaben zum Bodenverbrauch, zur Veränderung des Landschaftsbildes, zu den Umweltauswirkungen während der Bauphase, zu vernünftigen Alternativen, zu Sekundärwirkungen, zum Energieverbrauch und zu den Zerschneidungseffekten auf die landwirtschaftliche Bewirtschaftung, zur Rodung von Waldflächen, zum Weißrückspecht und zum Niederwild sowie zu Luft und Lärm - nicht weiter einzugehen.

3. Zum Antrag auf Kostenersatz

Die von der Niedermayr Rechtsanwalt GmbH vertretenen Beschwerdeführer haben einen Antrag auf Kostenersatz gestellt und in Entsprechung der VwG-Aufwandersatzverordnung jeweils den Verhandlungsaufwand des Beschwerdeführers als obsiegende Partei in Höhe von € 922,00 brutto geltend gemacht.

Da die Beschwerden der betroffenen Beschwerdeführer abgewiesen wurden, war der Antrag auf Kostenersatz abzuweisen. Im Übrigen wird auf § 1 VwG-Aufwandersatzverordnung BGBl. II Nr. 517/2013 verwiesen, wonach lediglich im Verfahren vor den Verwaltungsgerichten über Beschwerden wegen Ausübung unmittelbarer

verwaltungsbehördlicher Befehls- und Zwangsgewalt gemäß Artikel 130 Abs. 1 Z 2 B-VG und Beschwerden wegen Rechtsw

Quelle: Bundesverwaltungsgericht BVwg, <https://www.bvwg.gv.at>

© 2025 JUSLINE

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

www.jusline.at