



Abteilung 13

GZ: ABT13-11.10-434/2016-19

Ggst.: Land Steiermark und Stadtgemeinde Fehring
L 207 – Lückenschluss Fehring
UVP-Feststellungsverfahren

→ **Umwelt und
Raumordnung**

**Anlagenrecht
Umweltverträglichkeitsprüfung**

Bearbeiterin: Dr. Katharina Kanz
Tel.: (0316) 877-2716
Fax: (0316) 877-3490
E-Mail: abteilung13@stmk.gv.at

Graz, am 31. März 2017

**Land Steiermark und Stadtgemeinde Fehring
L 207 – Lückenschluss Fehring**

Umweltverträglichkeitsprüfung

Feststellungsbescheid

8010 Graz • Stempfergasse 7

Wir sind Montag bis Freitag von 8:00 bis 12:30 Uhr und zusätzlich nach telefonischer Vereinbarung für Sie erreichbar
Öffentliche Verkehrsmittel: Straßenbahn Linien 1,3,4,5,6,7 Haltestelle Hauptplatz, Buslinie 67 Andreas-Hofer-Platz
DVR 0087122 • UID ATU37001007 • Landes-Hypothekenbank Steiermark: BLZ: 56000, Kto.Nr.: 20141005201
IBAN AT375600020141005201 • BIC HYSTAT2G

Bescheid

Spruch

Auf Grund des Antrages vom 17. August 2016 des Landes Steiermark und der Stadtgemeinde Fehring wird festgestellt, dass für das Vorhaben des Landes Steiermark und der Stadtgemeinde Fehring „L 207 – Lückenschluss Fehring“ nach Maßgabe der in der Begründung präzisierten Form und der eingereichten Projektunterlagen **keine Umweltverträglichkeitsprüfung** durchzuführen ist.

Rechtsgrundlagen:

- Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 i.d.F. BGBl. I Nr. 4/2016:
§ 2 Abs. 2
§ 3 Abs. 1, 4 und 7
Anhang 1 Z 9 lit. g) Spalte 3 und lit. h) Spalte 3
- Verordnung des Landeshauptmannes der Steiermark vom 21. Juni 1978 zum Schutz und zur Sicherung des Grundwassers im Raume Fehring, LGBl. Nr. 27/1978
- § 1 Abs. 2 Z 6 lit. c) der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft 2015 über belastete Gebiete (Luft) zum UVP-G 2000, BGBl. II Nr. 166/2015

Kosten

Gemäß §§ 76 bis 78 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51/1991 i.d.g.F., haben das Land Steiermark und die Stadtgemeinde Fehring zur ungeteilten Hand folgende Kosten zu tragen:

Landesverwaltungsabgaben gemäß der Landes-Verwaltungsabgabenverordnung 2016, LGBl. 73/2016:

- | | | |
|---|---|---------------|
| a) für diesen Bescheid nach Tarifpost A 2 | € | 13,50 |
| b) für den Sichtvermerk auf den eingereichten
18 Unterlagen nach Tarifpost A 7 (je € 6,20) | € | <u>111,60</u> |

Gesamtsumme: € **125,10**

Dieser Betrag ist mittels beiliegenden Erlagscheines binnen 2 Wochen nach Rechtskraft dieses Bescheides zu entrichten.

Gebühren nach dem Gebührengesetz, BGBl. Nr. 267/1957 i.d.g.F.:

Gebühren:	1x € 14,30	€ 14,30	für den Antrag vom 17. August 2016
	12x € 3,90	€ 46,80	für die Beilagen 4, 5, 6, 7, 8 und 9
	<u>6x € 21,80</u>	<u>€ 130,80</u>	für die Beilagen 1, 2 und 3

Gesamtsumme: € **191,90**

Diese Gebühren sind bereits in der ausgewiesenen Gesamtsumme am beiliegenden Erlagschein berücksichtigt.

Begründung

A) Verfahrensgang

I. Mit der Eingabe vom 17. August 2016 hat die Abteilung 16 des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung namens und auftrags des Landes Steiermark und der Stadtgemeinde Fehring bei der UVP-Behörde gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 den Antrag auf Feststellung eingebracht, ob für das Vorhaben „L 207 – Lückenschluss Fehring“ eine UVP-Pflicht gegeben ist.

Von den Antragstellern wurden folgende Unterlagen vorgelegt:

- Technischer Bericht vom 14. Juni 2016, erstellt von der TDC ZT – GmbH, Grazerplatz 5, 8280 Fürstenfeld (Beilage 1)
- Verkehrstechnisches Gutachten vom 16. Februar 2016, erstellt von der verkehrplus - Prognose, Planung und Strategieberatung GmbH, Elisabethnergasse 27a, 8020 Graz (Beilage 2)
- Luftreinhaltetechnische Beurteilung vom 31. Mai 2016, erstellt von der Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen Thermodynamik mbH, Inffeldgasse 19, 8010 Graz (Beilage 3)
- Lageplan 1 vom 14. Juni 2016, erstellt von der Abteilung 16 des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung (Beilage 4)
- Lageplan 2 vom 14. Juni 2016, erstellt von der Abteilung 16 des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung (Beilage 5)
- Detaillängenschnitt vom 14. Juni 2016, erstellt von der Abteilung 16 des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung (Beilage 6)
- Regelquerschnitte vom 14. Juni 2016, erstellt von der Abteilung 16 des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung (Beilage 7)
- Übersichtslageplan vom 14. Juni 2016 (Beilage 8)

II. Am 24. August 2016 wurde das wasserwirtschaftliche Planungsorgan um Mitteilung ersucht, ob das Vorhaben innerhalb eines Wasserschutz- oder Wasserschongebietes gemäß §§ 34, 35 und 37 WRG 1959 (schutzwürdiges Gebiet der Kategorie C gemäß Anhang 2 UVP-G 2000) zur Ausführung kommt.

III. Mit Schreiben vom 24. August 2016 wurde die Amtssachverständige für Naturschutz um Stellungnahme ersucht, ob das Vorhaben in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie A gemäß Anhang 2 UVP-G 2000 zur Ausführung kommt. Mit Schreiben vom selben Tag wurde dies verneint.

IV. Am 25. August 2016 wurde der Amtssachverständige für Verkehrstechnik beauftragt, Befund und Gutachten zu folgenden Fragen zu erstatten:

1. Sind die vorliegenden Unterlagen vollständig, plausibel und für eine Beurteilung ausreichend?
2. Ist in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 2 000 Kraftfahrzeugen zu erwarten?

V. Mit Schreiben vom 29. August 2016 hat das wasserwirtschaftliche Planungsorgan mitgeteilt, dass sich das gegenständliche Vorhaben innerhalb des Wasserschongebietes zum Schutz und zur Sicherung des Grundwassers im Raume Fehring, LGBl. Nr. 27/1978, befindet.

VI. Am 31. August 2016 erstattete der Amtssachverständige für Verkehrstechnik wie folgt Befund und Gutachten:

„Gemäß den vorgelegten Unterlagen der TDC ZT-GmbH plant das Land Steiermark gemeinsam mit der Stadtgemeinde Fehring eine Verlegung der Landesstraße Nr. 207, Fehringerstraße, auf einer Länge von ca. 1,5 km. Dies, um im Gegenzug im Rahmen eines Gesamtkonzeptes für den Fehringer Raum, welches auf der Grundlage einer Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2014 erstellt wurde, vier Eisenbahnkreuzungen auflassen zu können. Gleichzeitig werden dadurch auch die sechsgleisige Eisenbahnkreuzung am Bahnhof Fehring und der Ortskern von Brunn von überörtlichem Verkehr entlastet.“

Nachdem zwei Varianten untersucht wurden, soll nunmehr die umfassendere Variante 1 realisiert werden.

Gemäß der Verordnung zum UVP-G 2000 über belastete Gebiete Luft befindet sich das Vorhaben in einem schutzwürdigen Gebiet hinsichtlich des Parameters PM_{10} und es wird daher ein Verfahren durchgeführt um festzustellen, ob zur Genehmigung des Vorhabens die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist.

Der neue Landesstraßenabschnitt beginnt beim bereits bestehenden Kreisverkehr ‚Grüne Lagune‘ mit dem Projekt-km 0,0+00,00 (Bestands-km 0,463) und endet bei Projekt-km 1,4+74,711 (Bestands-km 1,9+37,711) mit dem Anschluss an den Bestand. Die bereits ebenfalls vorhandene Zufahrtsstraße zum Kreisverkehr zweigt direkt von der Landesstraße Nr. B 57, Güssinger Straße, ab.

Die Trasse des neuen Landesstraßenabschnittes verläuft nach dem Kreisverkehr in einem Rechtsbogen ($R=200$ m) in Richtung zur Eisenbahnstrecke Mogersdorf-Graz ansteigend, quert in Projekt-km 0,2+43 im Verlauf einer etwa 90 m langen Geraden die Bahnstrecke in Bahn-km 188,065 und den bahnparallel verlaufenden Weg niveaufrei mit einem dreifeldrigen Brückentragwerk. In weiterer Folge geht der Straßenverlauf in einen Linksbogen ($R=253$ m) über und verläuft etwa bis zur Landesstraße Nr. 222, Jennersdorferstraße, auf eine Länge von 425 in einer Geraden parallel zur Eisenbahnstrecke Fehring-Friedberg. Die in diesem Bereich bestehende Eisenbahnkreuzung der L 222 wird aufgelassen und die L 222 in Projekt-km 1,1+13,00 mit einem T-Knoten an die L 207 angebunden. Nach dem Kreuzungsbereich quert die neue Trasse der L 207 nach einer kurzen Rechts-Linksbogenfolge ($R=170$ m und $R=75$ m) die Bahn niveaugleich in einem Winkel von 50° . Unweit danach erfolgt die Anbindung an den Bestand über einen Rechtsbogen ($R=60$ m). Der aus dem Ortszentrum von Brunn kommende Ast der L 207 mündet über einen T-Knoten in die neue L 207 ein.

Bei der Projektierung des neuen Straßenabschnittes mussten neben den straßenverkehrstechnischen Anforderungen auch der Verlauf der neuen Trasse im Hochwasserabflussgebiet des Grazbaches, die Querungen der Eisenbahnstrecken sowie erforderliche Maßnahmen zur Untergrundverbesserung bei Dammhöhen über 5 m berücksichtigt werden.

Der überwiegende Teil des neuen Abschnittes der L 207 verläuft im Freiland über derzeit landwirtschaftlich genutzte Flächen.

Als Grundlage für die Bemessung der einzelnen Elemente der Straßenanlage, insbesondere jedoch auch zur Projektierung der Straßenanlage im Bereich der neuen niveaugleichen Eisenbahnkreuzung in Brunn, wurde im Februar 2016 von verkehrplus GmbH ein verkehrstechnisches Gutachten erstellt. Dort erfolgt eine umfassende Erhebung bereits vorhandener Verkehrszahlen sowie eine Ergänzung durch zusätzliche Verkehrszählungen. Nach einer Abschätzung der Aufteilung des Verkehrs auf den auch hinkünftig verbleibenden alten Abschnitt der L 207 und den neuen Abschnitt, werden die aktuellen Verkehrsbelastungen für die betroffenen Landesstraßenabschnitte für das Umlegungsprojekt, bezogen auf das Jahr 2015, ermittelt. Aus der Verkehrsentwicklung der Jahre 2005 bis 2014 werden schließlich Verkehrszahlen für das Jahr 2030 prognostiziert.

In Beantwortung der im Schreiben vom 25. August 2016 gestellten Fragen kann zu der zum Vorhaben der Umlegung der L 207 durchgeführten Verkehrsuntersuchung von verkehrplus GmbH festgestellt werden, dass die Ausführungen aus verkehrstechnischer Sicht als nachvollziehbar und plausibel angesehen werden können und für die Beurteilung aus immissionstechnischer Sicht, für welche jahresdurchschnittliche Verhältnisse von maßgeblicher Bedeutung sind, aus derzeitiger Sicht als ausreichend erachtet werden kann. Als Prognosehorizont wird in dieser Untersuchung allerdings das Jahr 2030 angesetzt. Maßgeblich für die Bearbeitung der Frage, ob für das Straßenbauvorhaben die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist, ist allerdings das in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren auf dem neuen Straßenabschnitt zu erwartende Verkehrsaufkommen. Entsprechende Verkehrszahlen für das Prognosejahr 2021 liegen jedoch nicht vor. Unter Verwendung der auch für die Langzeitprognose angesetzten Verkehrszunahme von 1 % pro Jahr und der in der

Verkehrsuntersuchung ermittelten Aufteilung des Verkehrs auf den alten und neuen Abschnitt der L 207 kann für den neuen Landesstraßenabschnitt zwischen dem Kreisverkehr ‚Grüne Lagune‘ und die Einmündung in den Bestand für das Jahr 2021 von einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung (DTV) von maximal etwa 4.480 Kfz ausgegangen werden. Auf dem weiterhin bestehenden alten Abschnitt der L 207 ist dann mit einer Verkehrsbelastung von etwa 1.820 Kfz täglich zu rechnen. Ungeachtet der bei dieser Abschätzung gemachten Annahmen ist in jedem Fall davon auszugehen, dass die Verkehrsbelastung auf dem Neubauabschnitt der L 207 bis zum Prognosejahr 2021 mehr als 2.000 Kfz täglich betragen wird.“

VII. Am 5. September 2016 wurde der Amtssachverständige für Immissionstechnik um die Erstattung von Befund und Gutachten zu folgenden Fragen ersucht:

1. Sind die vorgelegten Unterlagen plausibel und für eine Beurteilung ausreichend?
2. Ist durch das Vorhaben mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen? Bei Vorhaben der Spalte 3 des Anhanges 1 ist gemäß § 3 Abs. 4 Z 3 UVP-G 2000 die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet – hier: Kategorie D (PM₁₀) - maßgeblich.

VIII. Mit Schreiben vom 5. September 2016 wurde der Amtssachverständige für Hydrogeologie ersucht, Befund und Gutachten zu folgenden Fragen zu ermitteln:

1. Sind die vorgelegten Unterlagen plausibel und für eine Beurteilung ausreichend?
2. Ist durch das Vorhaben mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen? Bei Vorhaben der Spalte 3 des Anhanges 1 ist gemäß § 3 Abs. 4 Z 3 UVP-G 2000 die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet – hier: Kategorie C (Wasserschongebiet) - maßgeblich.

IX. Am 7. Oktober 2016 ersuchte der Amtssachverständige für Immissionstechnik um Übermittlung von ergänzenden Projektunterlagen.

X. Die Antragstellerinnen haben am 9. Dezember 2016 eine Projektergänzung übermittelt (Beilage 9), die an den verkehrstechnischen Amtssachverständigen weitergeleitet wurde.

XI. Der Amtssachverständige für Verkehrstechnik erstattete am 27. Jänner 2017 wie folgt Befund und Gutachten:

„Als Grundlage für die Bearbeitung der Fragen, ob für das gegenständliche Straßenbauvorhaben die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist, wurde von der verkehr^{plus} GmbH zum Vorhaben der Umlegung der L 207 eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt und im Februar 2016 ein verkehrstechnisches Gutachten erstellt. Allerdings war während der Verkehrszählungen an der L 207 eine Baustelle zur Sanierung der Straße im Gange und sind daher die ermittelten Verkehrswerte mit Unsicherheiten behaftet. Daher wurden nach der Fertigstellung der betreffenden Straßenbaumaßnahmen im September und Oktober 2016 an den gleichen Straßenquerschnitten der L 207 und L 222 nochmals Verkehrszählungen durchgeführt.“

Der Vergleich der Verkehrszahlen ergibt gemäß der Auswertung der verkehr^{plus} GmbH vom 28. November 2016, dass das tatsächliche Verkehrsaufkommen um ca. 10 % bis ca. 20 % niedriger ist. Weiters wurde erhoben, dass der aktuelle LKW-Anteil ebenfalls geringer ist.

Unter diesen Voraussetzungen kann für den neuen Landesstraßenabschnitt der L 207 zwischen dem Kreisverkehr ‚Grüne Lagune‘ und der Einmündung in den Bestand auf der Grundlage der im Schreiben vom 31. August 2016 beschriebenen Abschätzung für das Jahr 2021 von einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung (DTV) von maximal etwa 4.000 Kfz ausgegangen werden. Somit ist auch auf der Grundlage der aktuellen Verkehrserhebungen davon auszugehen, dass die Verkehrsbelastung auf dem Neubauabschnitt der L 207 bis zum Prognosejahr 2021 mehr als 2.000 Kfz täglich betragen wird.“

XII. Am 31. Jänner 2017 wurden die ergänzenden Unterlagen sowie die Stellungnahme des Amtssachverständigen für Verkehrstechnik vom 27. Jänner 2017 an den Amtssachverständigen für Immissionstechnik mit dem Ersuchen um Erstattung von Befund und Gutachten übermittelt.

XIII. Der immissionstechnische Amtssachverständige erstattete am 6. März 2017 wie folgt Befund und Gutachten:

„Projekt:

Die L 207 (Fehring Straße) soll im Abschnitt km 0,4+63,00 bis km 1,9+37,71 auf einer Länge von ca. 1.474,71 m, neu errichtet werden. Projektwerber sind die Stadtgemeinde Fehring hinsichtlich des Abschnittes km 0,0+00,00 bis km 1,1+03,00 (Länge: 1.103 m) und das Land Steiermark hinsichtlich des Abschnittes km 1,1+03,00 bis km 1,4+74,98 (Länge 371,71 m).

Im Zuge der Vorprüfung des Projektes wurde festgestellt, dass als Jahr der Beurteilung 2030 gewählt worden ist, dies ist jedoch auf Grund der Verbesserung der Motorentechnik und der damit verbundenen Verringerung der Emissionen nicht als jenes Jahr zu betrachten, das hinsichtlich der Auswirkungen auf Luftschadstoffimmissionen als ungünstigster Zeitpunkt anzusehen ist.

Zur Beurteilung des Vorhabens stehen folgende Unterlagen zur Verfügung:

- ⇒ Einreichunterlagen, im Besonderen das Gutachten der Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik (FVT) ‚Einzelfallprüfung L 207, Fachbereich Luft‘, Bericht Nr. FVT-045/16/CH V&U 15/57/6300 vom 31. Mai 2016
- ⇒ Stellungnahme des verkehrstechnischen ASV vom 31. August 2016
- ⇒ ergänzende Stellungnahme der FVT vom 12. Oktober 2016
- ⇒ ergänzende Stellungnahme von Verkehr plus vom 28. November 2016
- ⇒ ergänzende Stellungnahme des verkehrstechnischen ASV vom 27. Jänner 2017

Aus der schlüssigen und nachvollziehbaren luftreinhalte-technischen Beurteilung der FVT wird in der Folge auszugsweise zitiert.

Beurteilungsgrundlagen

Grenzwerte für die Immissionsbelastung sind im Immissionsschutzgesetz Luft (IG-L, BGBl. I Nr. 115/1997 i.d.g.F.) festgelegt.

Tabelle 1: Immissionsgrenzwerte (Alarmwerte, Zielwerte) [$\mu\text{g}/\text{m}^3$] gemäß Anlagen 1 und 5a IG-L

Luftschadstoff	HMW	MW3	MW8	TMW	JMW
Schwefeldioxid	200 ¹⁾	<u>500</u>		120	
Kohlenstoffmonoxid			10.000		
Stickstoffdioxid	200	<u>400</u>		80	30 ²⁾
PM ₁₀				50 ³⁾	40
Blei im Feinstaub (PM ₁₀)					0,5
PM _{2,5}					25
Benzol					5

¹⁾ Drei Halbstundenmittelwerte SO₂ pro Tag, jedoch maximal 48 Halbstundenmittelwerte pro Kalenderjahr bis zu einer Konzentration von 350 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ gelten nicht als Überschreitung

²⁾ Der Immissionsgrenzwert von 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ist ab 1. Jänner 2012 einzuhalten. Die Toleranzmarge beträgt 30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ bei Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes und wird am 1. Jänner jedes Jahres bis 1. Jänner 2005 um 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ verringert. Die Toleranzmarge von 10 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ gilt gleich bleibend ab 1. Jänner 2005 bis 31. Dezember 2009. Die Toleranzmarge von 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ gilt gleich bleibend ab 1. Jänner 2010. Im Jahr 2012 ist eine Evaluierung der Wirkung der Toleranzmarge für die Jahre 2010

und 2011 durchzuführen. Auf Grundlage dieser Evaluierung hat der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft, Familie und Jugend gegebenenfalls den Entfall der Toleranzmarge mit Verordnung anzuordnen.

³⁾ Pro Kalenderjahr sind 25 Überschreitungen zulässig

Als Beurteilungsmaß im Anlagenverfahren sind teilweise andere Immissionsgrenzwerte anzuwenden, die sich an den Grenzwerten der Luftqualitätsrichtlinie 2008/50/EG orientieren. Für Stickstoffdioxid ist gemäß § 20 (3) IG-L der ,um $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ erhöhte Jahresmittelwert gemäß Anlage 1a zum IG-L', also $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ heranzuziehen.

Für die Feinstaubbelastung (PM_{10}) ist im IG-L ein Grenzwert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Tagesmittelwert festgelegt, wobei bei PM_{10} derzeit jährlich 25 Überschreitungen toleriert werden. Auch hier sind im Anlagenverfahren gemäß § 20 (3) IG-L andere Beurteilungsmaßstäbe anzulegen. Es sind jährlich 35 Überschreitungstage zu tolerieren.

Jene Schadstoffe, die im Vergleich zu den Immissionsgrenzwerten (Immissionsschutzgesetz Luft, IG-L, BGBl. I 115/1997 i.d.g.F.) mit dem höchsten Massenstrom freigesetzt werden, sind Stickstoffdioxid (NO_2) und PM_{10} (Feinstaub). Der Grenzwert für NO_2 beträgt gemäß Immissionsschutzgesetz Luft $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Halbstundenmittelwert. Im Jahresmittel dürfen die Immissionskonzentrationen höchstens $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ betragen (Grenzwert ab 2012), wobei bis auf weiteres von einer Toleranzmarge von $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ auszugehen ist. Als Beurteilungsmaß im Anlagenverfahren ist allerdings gemäß § 20 (3) IG-L der ,um $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ erhöhte Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a zum IG-L', also $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ heranzuziehen.

Für die Feinstaubbelastung (PM_{10}) ist ein Grenzwert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Tagesmittelwert festgelegt, wobei bei PM_{10} derzeit jährlich 25 Überschreitungen toleriert werden. Der Jahresmittel-Grenzwert beträgt $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Auch hier sind im Anlagenverfahren gemäß § 20 (3) IG-L andere Beurteilungsmaßstäbe anzulegen. Hier sind jährlich 35 Überschreitungstage zu tolerieren.

Für $\text{PM}_{2.5}$ wurde ein Zielwert für das Jahresmittel im Belastungsschwerpunkt von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ festgelegt. Ab dem Jahr 2015 gilt dieser Wert als Grenzwert.

Da ab einem PM_{10} -Jahresmittelwert von $28 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zu erwarten ist, dass die Anzahl der tolerierten Überschreitungstage nicht eingehalten werden kann und da die Messungen einen Anteil von 70 – 75% $\text{PM}_{2.5}$ an PM_{10} ergeben haben, stellen die Vorgaben für PM_{10} den strengeren Beurteilungsmaßstab dar. Wenn die Vorgaben für PM_{10} eingehalten werden, trifft dies auch auf $\text{PM}_{2.5}$ zu.

Zunächst ist hinsichtlich der Standortvoraussetzungen bezüglich der Vorbelastung mit Luftschadstoffen festzuhalten, dass für das Gemeindegebiet von Fehring in der Stuserhebung PM_{10} 2002 bis 2005 nachgewiesen wurde, dass in diesem Bereich die Vorgaben des IG-L hinsichtlich der PM_{10} -Belastung nicht sicher eingehalten werden können. In der Steiermärkischen Luftreinhalteverordnung 2011, LGBl. Nr. 2/2012 i.d.g.F. wird daher der Standort als Sanierungsgebiet nach § 8 Abs.2 Z 4 IG-L ausgewiesen. Weiters ist das Gebiet in der Verordnung 2015 Belastete Gebiete nach Anhang 2 UVP-G, BGBl. II Nr.166/2015, ausgewiesen.

Schwellenwertkonzept

Wenn in einem Gebiet Grenzwertüberschreitungen auftreten, so erhöhen zusätzliche Emissionen die Wahrscheinlichkeit des Überschreitens von Grenzwerten. Um in diesen Gebieten aber dennoch Maßnahmen durchführen und Projekte umsetzen zu können, wurde das Irrelevanzkriterium aufgestellt und in § 20 Abs. 3 Z 1 IG-L i.d.g.F. umgesetzt.

Für Infrastrukturprojekte werden diese Schwellenwerte in der RVS 04.02.12 (Ausbreitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen) festgelegt. Die Irrelevanzkriterien definieren

jedenfalls nicht relevante Immissionszusatzbelastungen. Diese Definition ist für die Abgrenzung des Untersuchungsraumes sowie bei Zusatzbelastungen in Gebieten, die als Sanierungsgebiet gemäß § 8 Abs.2 Z 4 IG-L oder in der Verordnung Belastete Gebiete ausgewiesen sind, von Bedeutung.

Zur Anwendung gelangen bei Infrastrukturprojekten unter Hinweis auf § 24 f Abs.2 UVP-G folgende Schwellen der Irrelevanz, die mit 3% des Grenzwertes für Langzeitmittelwerte festgelegt werden:

PM₁₀: 1,2 µg/m³ (3% des Grenzwertes für das Jahresmittel von 40 µg/m³)

NO₂: 0,9 µg/m³ (3% des Grenzwertes für das Jahresmittel von 30 µg/m³)

Die Festlegung von Irrelevanzkriterien in der Höhe von 3% der Jahresmittelgrenzwerte für das Schutzgut Mensch ist in Folgendem begründet:

- ⇒ Kumulierungen von Immissionsbeiträgen verschiedener Linienquellen sind erheblich unwahrscheinlicher als bei Punktquellen oder verkehrserregenden Vorhaben wie z.B. Einkaufszentren.
- ⇒ Bei Straßenprojekten überwiegen in der Regel die Entlastungen von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen. Damit ergibt sich auch eine Reduktion der Hintergrundbelastung in den Siedlungsgebieten.
- ⇒ Die Grenze der messtechnischen Genauigkeit bei Erfassung der Grundbelastung liegt je nach Schadstoff etwa zwischen 5 und 10 % der jeweiligen Immissionsgrenzwerte. Eine irrelevante Zusatzbelastung von 3 % ist daher messtechnisch nicht erfassbar.

Meteorologische Randbedingungen:

Klimaeignungskarten stellen eine wesentliche Planungsgrundlage zur Bewertung eines Standortes aus klimatologischer Sicht dar. Sie beschreiben damit auch, welche grundsätzlichen Bedingungen für die Ausbreitung und Verdünnung von Luftschadstoffen herrschen.

Das Projektgebiet ist Teil der Klimaregion des ‚Feldbacher Riedellandes‘.

Charakteristik

Die Lage im südöstlichen Alpenvorland mit einer Abschirmung durch die Alpen begünstigt die Ausbildung von häufigen, aber generell seichten Inversionen, die Lokalwindzirkulation und abschnittsweise auch die Entwicklung von Talnebeln. Vergleichsweise ist der Anteil an Strahlungswetterlagen (gradientschwache, bewölkungsarme Wetterlagen) deutlich höher als im nördlichen Alpenvorland.

Wind

Im Winterhalbjahr ist allerdings eine Klimaungunst durch die Windarmut in der Klimaregion zu berücksichtigen, so betragen etwa die mittleren Windgeschwindigkeiten im Jänner allgemein nur 0,7 bis 1,3 m/s und die Kalmenhäufigkeit erzielt in den Seitentälern Werte bis zu 70%.

Im Sommerhalbjahr sind die Taleinwinde durch die ungleich höhere Einstrahlung wesentlich stärker entwickelt, so dass die Ausbreitungsbedingungen als durchaus günstig zu beurteilen sind. Außerdem fällt die Mächtigkeit der nächtlich gebildeten Bodeninversionen sehr bescheiden aus (150-200 m), die sich bald nach Sonnenaufgang auflösen.

Im Winterhalbjahr hingegen dominieren eher die abgehobenen Inversionen, wobei die zugehörige Mischungsschichtdicke zwischen 200 und 400 m schwankt; der Anteil der tagsüber nicht mehr aufgelösten Inversionen kann dabei mit 50-60% angegeben werden.

Temperatur

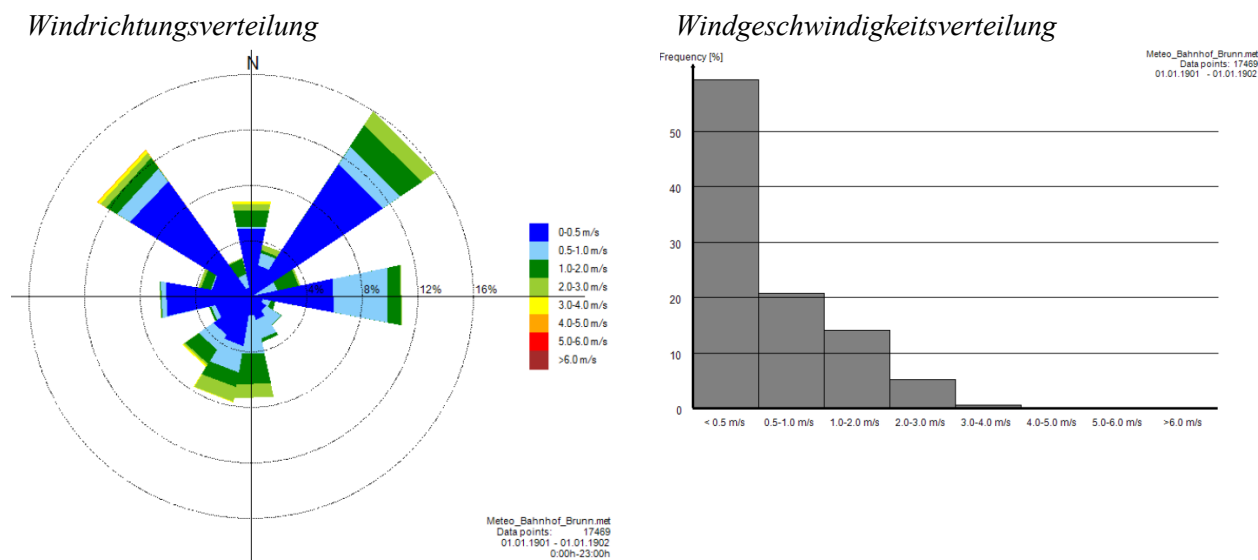
Allgemein darf bemerkt werden, dass der Übergang von den frostgefährdeten Talzonen zu den begünstigten Riedeln relativ rasch erfolgt. Dies trifft auch auf das Klimaelement Nebel zu (Abnahme von ca. 60 Tagen mit Nebel/Jahr auf ca. 30-40 Nebeltage/Jahr).

Niederschlag

Hinsichtlich des Niederschlages wird die Zunahme desselben mit der Seehöhe wegen der vergleichsweise geringen Reliefenergie von 100 - 150 m in einem nahezu vernachlässigbaren Rahmen

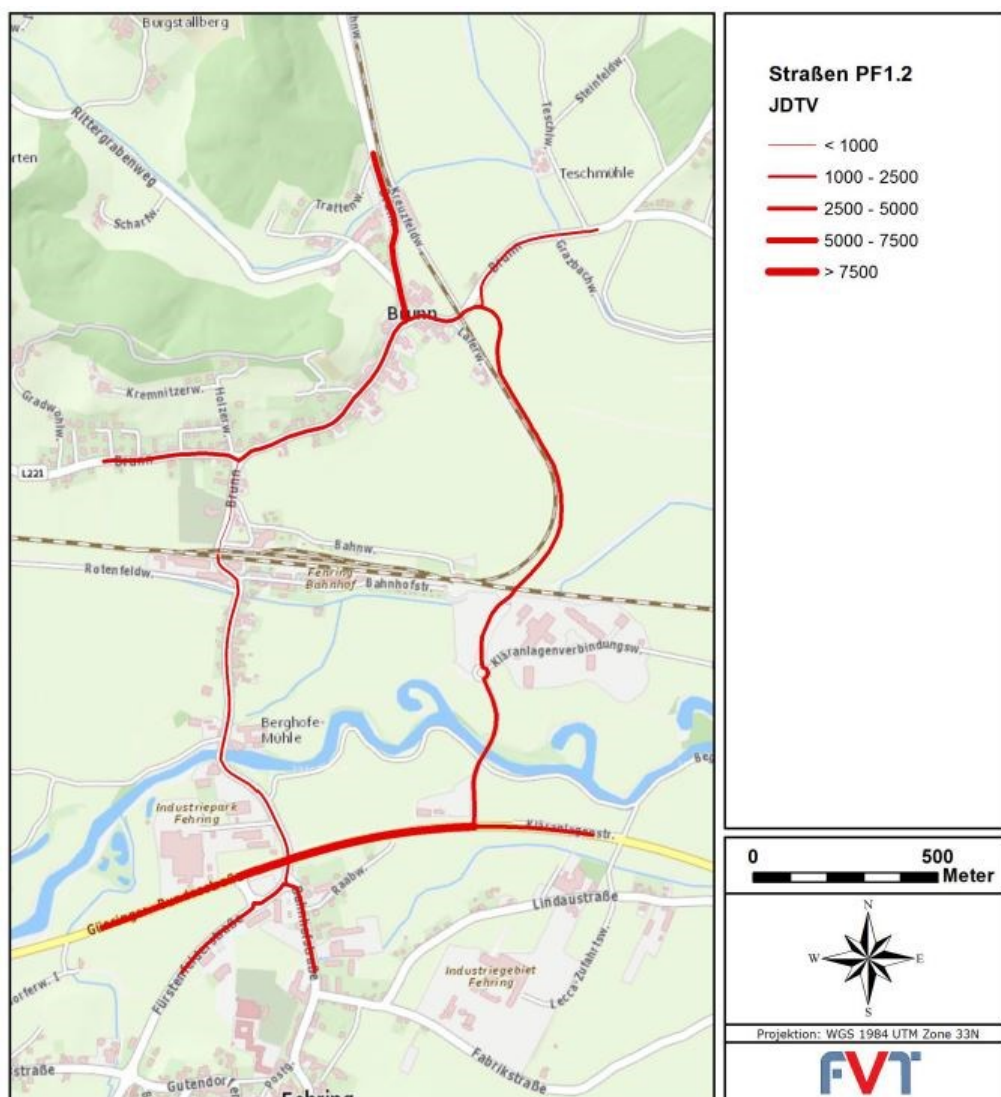
verbleiben. Der Jahresniederschlag bewegt sich dabei zwischen 790 und 840 mm mit einer Dominanz des Sommerniederschlages (insgesamt einem schwach kontinental getönten Klima entsprechend). Aus dem Immissionskataster Steiermark stehen mittlerweile berechnete Winddaten für den Standort zur Verfügung, sodass hinsichtlich der meteorologischen Bedingungen ein genaueres Bild des Projektgebietes dargestellt werden kann. Basierend auf der allgemeinen Beschreibung der klimatischen Rahmenbedingungen ergibt sich für den Standort die in der folgenden Abbildung dargestellte berechnete Meteorologie.

Abbildung 1: Meteorologische Daten am Projektstandort



Projektgebiet - Nachbarschaftssituation

Abbildung 2: Projektgebiet Lückenschluss L 207 - Bestandsnetz



Prüfung der UVP-Pflicht des Vorhabens

Im verkehrstechnischen Gutachten wird festgestellt, dass für den neuen Landesstraßenabschnitt zwischen dem Kreisverkehr ‚Grüne Lagune‘ und die Einmündung in den Bestand für das Jahr 2021 von einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung (DTV) von maximal etwa 4.480 Kfz ausgegangen werden kann. Auf dem weiterhin bestehenden alten Abschnitt der L 207 ist dann mit einer Verkehrsbelastung von etwa 1.820 Kfz täglich zu rechnen.

Die Verkehrsbelastung auf dem Neubauabschnitt der L 207 wird daher mehr als 2000 KFZ pro Tag betragen (DTV, Prognosezeitpunkt 2021).

Eine Prüfung der UVP-Pflicht ist gemäß Tabelle zum Anhang 1 zum UVP-G 2000 Z 9 lit. h daher erforderlich (Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 500 m, jeweils wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien B oder D berührt wird und eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 2.000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist).

Die Schwellenwerte für Vorhaben der Spalte 2 (Neubau von 5 km bei einem DTV von 15.000) werden nicht erreicht.

Da das Projektgebiet als belastetes Gebiet für den Schadstoff PM_{10} ausgewiesen ist, beschränkt sich die Prüfung auf diesen Schadstoff.

Emissionen:

Der Ist-Zustand wird für das Jahr 2015 und das in Abbildung 2 dargestellte Verkehrsnetz beschrieben. Bezüglich der Methodik zur Ermittlung der Emissionen darf auf Abschnitt 3.1 des zit. Gutachtens zum Fachbereich Luft verwiesen werden.

Für die Beurteilung der Auswirkungen des Projektes werden 2 Planfälle betrachtet und mit der Nullvariante PF1.0 2030 verglichen:

PF1.1 (2030): Bei diesem Planfall kommt es zum Lückenschluss L 222 – L 207. Damit wird auch der letzte Teil des Wohngebietes verkehrstechnisch entlastet. Der überwiegende Teil des Verkehrsvolums konzentriert sich nun vollständig auf den neuen Straßenabschnitt.

PF1.2 (2030): Bei diesem Planfall werden der Lückenschluss zur L 222 sowie der Neubau der Bahnüberführung durchgeführt. Dabei stellt der Planfall den Zustand nach Inbetriebnahme der Verbindungsspanne dar, sodass es innerorts zu einer Verkehrsentslastung kommt.

Zusätzlich werden für das Jahr 2019, dem Jahr mit der wahrscheinlichen Inbetriebnahme und dem Zeitpunkt mit den höchsten verkehrsbedingten Immissionsbeiträgen, Abschätzungen getroffen. Für PM_{10} kann mit einer Zunahme der Zusatzbelastungen um etwa 15% für das Bezugsjahr 2019 ausgegangen werden – im Vergleich zum Bezugsjahr 2030. Mit dieser Zunahme gehen keine relevanten Zusatzbelastungen im gesamten Untersuchungsgebiet einher. Für NO_2 ist bei einigen Wohnobjekten mit relevanten Immissionsbeiträgen zu rechnen. Eine Überschreitung des Grenzwertes für das Jahresmittel an NO_2 ist aber nicht zu befürchten. Zu den in den Unterlagen dargestellten NO_2 -Emissionsmengen ist festzuhalten, dass diese als Berechnungsgrundlage in die Ausbreitungsrechnung eingehen. Dabei wird der hier angegebene primäre NO_2 -Anteil in der Umwandlung von NO_x zu NO_2 berücksichtigt. Als direkte Maßzahl ist die NO_2 -Emission weder für Emissionsvergleiche noch für die Beschreibung der projektbedingten Auswirkungen von Bedeutung.

Die in der folgenden Tabelle dargestellten Zahlen berücksichtigen nicht die Ergebnisse der ergänzenden Verkehrserhebungen (Verkehr plus vom 26. November 2016), sie überschätzen also die tatsächlich zu erwartende Situation.

Tabelle 2: Emissionen des Straßenverkehrs

		Fahrleistung [10^6 km/a]	Treibstoffverbrauch [t/a]	NOx [t/a]	PM10 [t/a]
Ist	2015	9,78	508,53	4,50	0,44
PF1.2	2019				0,44
PF1.0	2030	10,28	444,73	1,06	0,38
PF1.1	2030	11,15 +8,5%	487,93 +9,7%	1,15 +9,3%	0,41 +9,4%
PF1.2	2030	11,16 +8,6%	490,11 +10,2%	1,16 +9,7%	0,41 +9,8%

Ermittlung der Vorbelastung mit Luftschadstoffen

Zur Beurteilung des Bestandes der Luftgütesituation wurden die Messungen der fixen Luftgütemessstation Fürstenfeld herangezogen, die im Rahmen des Steiermärkischen Immissionsmessnetzes betrieben wird. Diese Messstation kann auch zur Beschreibung der Ist-Belastung im Projektgebiet herangezogen werden. Die Messwerte der Jahre 2010 bis 2016 für jene Luftschadstoffe, die im Vergleich mit den Immissionsgrenzwerten mit dem höchsten Massenstrom freigesetzt werden, werden als Basis zur Beurteilung der Vorbelastung herangezogen. Es sind dies die Luftschadstoffe NO_2 und PM_{10} .

Tabelle 3: Luftgütemessstation Fürstenfeld; NO₂-Belastung [µg/m³]

	JMW	TMW _{max}	HMW _{max}
2010	22	76	135
2011	20	57	125
2012	19	65	112
2013	17	54	89
2014	16	41	117
2015	19	46	92
2016	17	43	81

Für den Schadstoff NO₂ wurden in den letzten Jahren weder der Grenzwert für den Jahresmittelwert noch der Grenzwert für den maximalen Halbstundenmittelwert überschritten. Die Messwerte liegen deutlich unter den IG-L Grenzwerten. Aufgrund des Trends der NO₂-Belastung der letzten 10 Jahre und der Tatsache, dass im Verkehrsbereich weitere Emissionsreduktionen prognostiziert werden, sind auch in Zukunft keine Grenzwertüberschreitungen zu erwarten.

NO_x-Belastungen sind zur Beschreibung der Luftgütesituation nicht erforderlich. Diese Werte dienen als Eingangsparameter für die Modellierung.

Tabelle 4: Luftgütemessstation Fürstenfeld; PM₁₀-Belastung [µg/m³]

	JMW	Überschreitungstage
2010	28	42
2011	29	41
2012	27	32
2013	26	24
2014	24	13
2015	27	11
2016	21	12

Für den Schadstoff PM₁₀ wurden für den Jahresmittelwert keine Überschreitungen von Grenzwerten registriert. Die Vorgaben hinsichtlich der tolerierten Überschreitungstage wurden aber zum Teil deutlich verfehlt. In Fürstenfeld ist in den Jahren 2010 und 2011 auch der Grenzwert der EU-Luftreinhaltungsrichtlinie (2008/50/EG) verletzt worden.

Immissionsbeurteilung

Zur Ermittlung der Immissionsbelastungen wird das Ausbreitungsmodell GRAMM/GRAL eingesetzt. Die nähere Beschreibung der Modelle ist den Einreichunterlagen zu entnehmen.

Zu bewerten ist die Veränderung der Immissionsbelastung bei den nächsten Wohnnachbarn bei Umsetzung des Projektes im Vergleich zur Nullvariante (Ist-Zustand bleibt bestehen). Als Prognosejahr wurde das Jahr 2030 gewählt, wobei für das Jahr 2019, jenem Jahr in dem die größten projektbedingten Auswirkungen zu erwarten sind, eine ergänzende Stellungnahme vorliegt.

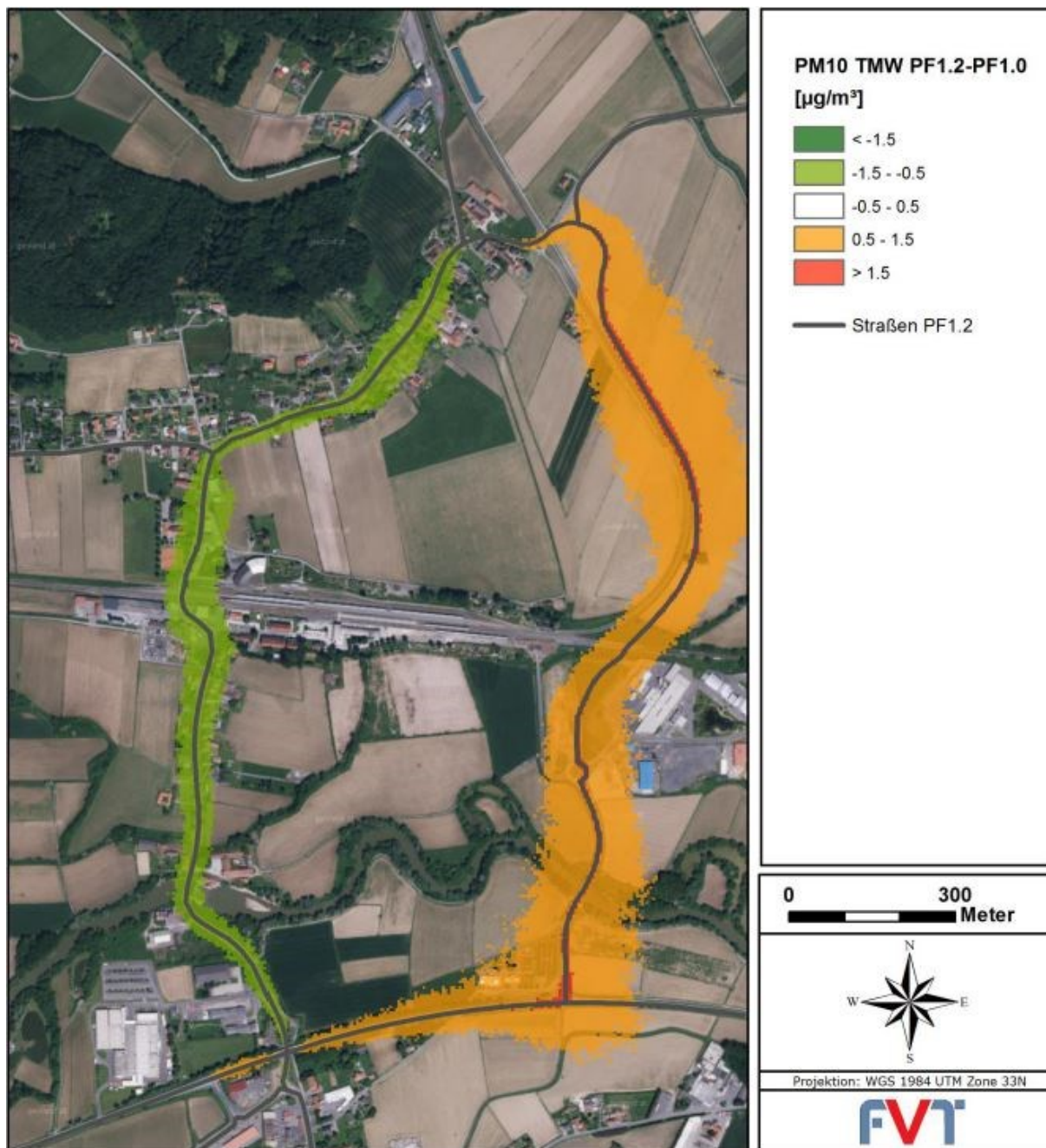
Dazu ist festzuhalten, dass Gegenstand der Beurteilung die Auswirkungen auf die PM₁₀-Immissionen sind. Bereits jetzt spielen die motorbedingten PM₁₀-Emissionen im Vergleich zu den aus Abrieb und Aufwirbelung stammenden Partikeln eine untergeordnete Rolle. Verbesserungen der Fahrzeugtechnologie sind aber ausschließlich in Bezug auf Motoremissionen von Bedeutung. Abrieb und Aufwirbelung unterliegen keiner Abnahme im Verlauf der Zeit.

Zunächst wird dargestellt, dass mit Umsetzung des Projektes in Gebieten mit Wohnnutzung Entlastungen zu erwarten sind, während zusätzlich belastete Betroffene keinen relevanten

projektbedingten PM_{10} -Zusatzbelastungen ausgesetzt werden. Damit werden die Voraussetzungen für die Anwendung der in der RVS 04.02.12 festgelegten Irrelevanzschwellen erfüllt.

Bei Betrachtung der Belastung im Jahresmittel, dem strengeren Beurteilungsmaßstab, lassen sich keine relevanten Veränderungen darstellen. Dies gelingt erst bei der Auswertung für den maximalen Tagesmittelwert. Die folgende Abbildung zeigt, dass an der Bestandsstrecke viele Wohngebäude entlastet werden. An der neuen Straßenverbindung kommt es zwar zu zusätzlichen Belastungen, aber nicht zu relevanten Immissionsbeiträgen bei Wohnobjekten.

Abbildung 3: Projektgebiet Lückenschluss L207; PM_{10} – maximaler Tagesmittelwert; belastete und entlastete Gebiete



Zusammenfassung:

Auf Basis der vorhergehenden Ausführungen können die Fragen folgendermaßen beantwortet werden:

- 1. Sind die vorgelegten Unterlagen plausibel und für eine Beurteilung ausreichend?
Das den Unterlagen beiliegende Gutachten der FVT sowie die dazu erfolgte Ergänzung über die Immissionszusatzbelastungen im Projektgebiet unter Berücksichtigung der nächsten Wohnnachbarn kann als schlüssig und plausibel bewertet werden und wird als Basis für die Bewertung der Auswirkungen hinsichtlich der Luftschadstoffemissionen durch das Projekt herangezogen.*
- 2. Ist durch das Vorhaben mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen? Bei Vorhaben der Spalte 3 des Anhanges 1 ist gemäß § 3 Abs. 4 Z 3 UVP-G 2000 die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet – hier Kategorie D hinsichtlich PM_{10} – maßgeblich.*

Verglichen werden auf Basis von Berechnungen die Auswirkungen von Planfall 1.2 im Vergleich zur Nullvariante. Planfall 1.2 verursacht im Vergleich zu Planfall 1.1 geringfügig höhere Auswirkungen. Das Jahr 2030 wird in den Unterlagen umfassend behandelt, auf das Jahr mit den höchsten projektbedingten Zusatzbelastungen (2019) wird eingegangen.

Durch dieses Projekt kommt es zu deutlichen Verringerungen der verkehrsbedingten Belastungen im Bereich des Bestandes, der durch besiedeltes Gebiet führt. Durch die neue Trassenführung sind deutlich weniger Anrainer betroffen. Damit können die in der RVS 04.02.12 festgelegten Irrelevanzschwellen herangezogen werden.

Schließlich konnte nachgewiesen werden, dass in einem vorbelasteten Gebiet bei Umsetzung des Projektes im Bereich der nächsten Wohnnachbarn für den Schadstoff PM_{10} Zusatzbelastungen zu erwarten sind, die als irrelevant im Sinne des Schwellenwertkonzeptes bewertet werden können.

Für NO_2 ist auf Grund des Prüfauftrags keine Beurteilung erforderlich. Bemerkt wird aber dennoch, dass im Projektgebiet keine Überschreitungen für den Grenzwert + Toleranzmarge von $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zu erwarten sind. Eine Überschreitung des Beurteilungswertes im Anlagenverfahren von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (das ist auch der Grenzwert der EU-Luftqualitätsrichtlinie 2008/50/EG) ist damit ebenfalls nicht zu befürchten.

Mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt ist bei Umsetzung des Projektes nicht zu rechnen.“

XIV. Am 9. März 2017 erstattete der Amtssachverständige für Hydrogeologie wie folgt Befund und Gutachten:

„Die vorgelegten Unterlagen sind für die Beurteilung als ausreichend zu erachten. Nachdem bei dieser Beurteilung der Fokus auf das schutzwürdige Gebiet der Kategorie C (Wasserschongebiet) zu legen ist, darf angemerkt werden, dass es sich mit dem berührten Schongebiet zum Schutz der Wasserversorgungsanlagen der Stadtgemeinde Fehring und der Mineralwasservorkommen im Raume Fehring (verordnet mit LGBl. Nr. 27/1978) um ein solches handelt, welches die hier vorkommenden Tiefengrundwasserkörper schützt.

Aufgrund der technischen Merkmale dieses Straßenbaues und der Tiefenlage der mit dem o.a. Schongebiet geschützten Grundwasserkörper sind erhebliche schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen auf diese auszuschließen.“

XV. Mit Schreiben vom 13. März 2017 wurden die Parteien des Verfahrens sowie – im Rahmen des Anhörungsrechtes – die mitwirkenden Behörden und das wasserwirtschaftliche Planungsorgan vom

Gegenstand des Verfahrens und dem Ergebnis der durchgeführten Beweisaufnahme in Kenntnis gesetzt, wobei die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme innerhalb einer zweiwöchigen Frist eingeräumt wurde.

XVI. Die Umweltanwältin hat am 22. März 2017 wie folgt Stellung genommen:

„Das Land Steiermark plant gemeinsam mit der Stadtgemeinde Fehring eine Verlegung der L 207, Fehringerstraße, auf einer Länge von ca. 1,5 km. Diese Neuerrichtung dieser Straße steht in Zusammenhang mit einem Gesamtkonzept für den Raum Fehring, welches die Auflassung von 4 Eisenbahnkreuzungen vorsieht. Gleichzeitig sollen die sechsgleisige Eisenbahnkreuzung am Bahnhof Fehring und der Ortskern von Brunn von überörtlichem Verkehr entlastet werden.

Das ggst. Projekt sieht nun den Neubau eines ca. 1,5 km langen Landesstraßenabschnittes vor und soll schutzwürdige Gebiete der Kategorie D - belastetes Gebiet (Luft) und Kategorie C (Wasserschongebiet) beanspruchen. Die Verkehrsbelastung auf dem Neubauabschnitt wird in einem Prognosezeitraum von 5 Jahren jedenfalls mehr als 2.000 Kfz und deutlich weniger als 15.000 Kfz betragen. Für das Vorhaben sind daher die Tatbestände der Z 9 lit. h und i des Anhanges 1 zum UVP-G einschlägig.

Im Feststellungsverfahren ist somit zu prüfen, ob der geplante ‚Lückenschluss Fehring‘ den Schutzzweck der betroffenen schutzwürdigen Gebiete wesentlich beeinträchtigen wird. Hinsichtlich des Wasserschongebietes stellt der ASV fest, dass es sich dabei um einen Tiefengrundwasserkörper handelt, welcher durch den Neubau eines ca. 1,5 km langen Landesstraßenabschnittes nicht beeinträchtigt wird. Hinsichtlich der Belastung mit dem Luftschadstoff PM₁₀ kommt der ASV zu dem Schluss, dass im Bereich der nächsten Wohnnachbarn an den Adressen Brunn 30 und Brunn 109 Zusatzbelastungen zu erwarten sind, die als irrelevant im Sinne des Schwellenwertkonzeptes bewertet werden können. Der Ort Brunn wird entlastet. Der Schutzzweck des schutzwürdigen Gebietes der Kategorie D wird daher ebenfalls nicht beeinträchtigt.

Auf Basis der schlüssigen und nachvollziehbaren Gutachten der ASV gehe ich daher davon aus, dass für das Vorhaben ‚Lückenschluss Fehring‘ der L207 keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist.“

B) Entscheidungsrelevanter Sachverhalt

I. Die L 207 (Fehringer Straße) soll im Abschnitt km 0,4+63.00 bis km 1,9+37.71, somit auf einer Länge von 1.474,71m, neu errichtet werden.

Projektwerber sind die Stadtgemeinde Fehring hinsichtlich des Abschnittes km 0,0+00,00 bis km 1,1+03,00 (Länge: 1.103 m) und das Land Steiermark hinsichtlich des Abschnittes km 1,1+03,00 bis km 1,4+74,98 (Länge 371,71 m).

Für das Jahr 2021 kann von einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung (DTV) von maximal etwa 4.000 KFZ ausgegangen werden (vgl. die Stellungnahme des Amtssachverständigen für Verkehrstechnik vom 27. Jänner 2017 unter Punkt A) XI.).

II. Gemäß § 1 Abs. 2 Z 6 lit. c) der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft 2015 über belastete Gebiete (Luft) zum UVP-G 2000, BGBl. II Nr. 166/2015, liegt die Stadtgemeinde Fehring in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie D (PM₁₀).

III. Das Stadtgebiet von Fehring liegt gemäß der Verordnung des Landeshauptmannes der Steiermark vom 21. Juni 1978 zum Schutz und zur Sicherung des Grundwassers im Raume Fehring, LGBl. Nr. 27/1978, in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie C (vgl. die Stellungnahme des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans vom 29. August 2016 unter Punkt A) V.).

IV. Das Vorhaben kommt gemäß der Stellungnahme der Amtssachverständigen für Naturschutz vom 24. August 2016 in keinem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie A zur Ausführung (vgl. Punkt A) III.).

V. Die Feststellungen zum Vorhaben ergeben sich aus dem Akteninhalt.

C) Rechtliche Beurteilung und Beweiswürdigung

I. Gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 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. Parteistellung haben der Projektwerber/die Projektwerberin, der Umweltanwalt und die Standortgemeinde. Vor der Entscheidung sind die mitwirkenden Behörden und das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zu hören.

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

Gemäß § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 ist Vorhaben die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen. Ein Vorhaben kann eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen.

III. Gemäß Anhang 1 Z 9 lit. g) Spalte 3 UVP-G 2000 sind 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 durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 2 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist UVP-pflichtig.

IV. Gemäß Anhang 1 Z 9 lit. h) Spalte 3 UVP-G 2000 sind Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Schnellstraßen, Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 500 m jeweils wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien B oder D berührt wird und eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 2 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist UVP-pflichtig.

V. § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 lautet: Bei Vorhaben, für die in Spalte 3 des Anhanges 1 ein Schwellenwert in bestimmten schutzwürdigen Gebieten festgelegt ist, hat die Behörde 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 und 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. Abs. 7 (Feststellungsverfahren) 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.

VI. Der vorhabensgegenständliche Straßenabschnitt umfasst eine Länge von 1.474,71m.

Gemäß der Stellungnahme des Amtssachverständigen für Verkehrstechnik vom 27. Jänner 2017 (vgl. Punkt A) XI.) „*kann für das Jahr 2021 von einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung (DTV) von maximal etwa 4.000 Kfz ausgegangen werden*“.

Das Vorhaben liegt in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie C (vgl. Punkt A) V.) und der Kategorie D (vgl. Punkt B) II.), nicht jedoch der Kategorien A (vgl. Punkt A) III.) und B gemäß Anhang 2 UVP-G 2000.

Es ist somit einerseits gemäß Anhang 1 Z 9 lit. g) Spalte 3 i.V.m. § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 zu prüfen, ob der Schutzzweck, für den das Wasserschongebiet zum Schutz und zur Sicherung des Grundwassers im Raume Fehring, LGBl. Nr. 27/1978, festgesetzt wurde, durch die Realisierung des gegenständlichen Vorhabens wesentlich beeinträchtigt wird und andererseits gemäß Anhang 1 Z 9 lit. h) Spalte 3 i.V.m. § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 ob es durch die Ausführung des Vorhabens zur einer wesentlichen Beeinträchtigung des Schutzzweckes, für den das schutzwürdige Gebiet der Kategorie D (hier: PM₁₀) festgesetzt wurde, kommt.

Zu diesem Zweck wurden Gutachten aus den Fachbereichen Hydrogeologie (vgl. Punkt A) XIV.), Verkehrstechnik (vgl. Punkt A) VI. und XII.) und Luftreinhaltung (vgl. Punkt A) XIII.) eingeholt.

Die Gutachter kommen in ihren schlüssigen und nachvollziehbaren Gutachten zu folgendem Ergebnis:

Gemäß dem Gutachten des Amtssachverständigen für Hydrogeologie vom 9. März 2017 (vgl. Punkt A) XIV.) „*sind aufgrund der technischen Merkmale dieses Straßenbaues und der Tiefenlage der mit dem o.a. Schongebiet geschützten Grundwasserkörper erhebliche schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen auf diese auszuschließen.*“

Der immissionstechnische Amtssachverständige kommt in seinem Gutachten vom 6. März 2017 (vgl. Punkt A) XIII.) zum Schluss, dass „*es durch dieses Projekt zu deutlichen Verringerungen der verkehrsbedingten Belastungen im Bereich des Bestandes, der durch besiedeltes Gebiet führt, kommt. Durch die neue Trassenführung sind deutlich weniger Anrainer betroffen. Damit können die in der RVS 04.02.12 festgelegten Irrelevanzschwellen herangezogen werden. Schließlich konnte nachgewiesen werden, dass in einem vorbelasteten Gebiet bei Umsetzung des Projektes im Bereich der nächsten Wohnnachbarn für den Schadstoff PM₁₀ Zusatzbelastungen zu erwarten sind, die als irrelevant im Sinne des Schwellenwertkonzeptes bewertet werden können.*“

Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens auf das Schutzgut Wasser sind somit auszuschließen. Die Schutzgüter Luft und Mensch betreffend ist auszuführen, dass die durch das gegenständliche Vorhaben bedingte Zusatzbelastung unter der Irrelevanzschwelle liegt, sodass es zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung des Schutzzweckes, für den das schutzwürdige Gebiet der Kategorie D (PM₁₀) festgesetzt wurde, kommt.

Da es durch die Realisierung des gegenständlichen Vorhabens zu keinen wesentlichen Beeinträchtigungen der Schutzzwecke der schutzwürdigen Gebiete C und D kommt, ist das gegenständliche Vorhaben daher keiner Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Somit war spruchgemäß zu entscheiden.

VII. Die Kostenentscheidung gründet sich auf die genannten Gesetzesstellen.

Rechtsmittelbelehrung

Sie haben das Recht, gegen diesen Bescheid **Beschwerde** an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben. Die Beschwerde ist innerhalb von **vier Wochen** nach Zustellung dieses Bescheides **schriftlich bei uns** einzubringen.

Sie haben auch die Möglichkeit, die Beschwerde über das **Internet** mit Hilfe eines Web-Formulars einzubringen (<https://egov.stmk.gv.at/rmbe>). Bitte beachten Sie: Dies ist derzeit die einzige Form, mit der Sie eine beweiskräftige Zustellbestätigung erhalten.

Weitere technische Einbringungsmöglichkeiten für die Beschwerde (z.B. Telefax, E-Mail) können Sie dem Briefkopf entnehmen. Der Absender trägt dabei die mit diesen Übermittlungsarten verbundenen Risiken (z.B. Übertragungsfehler, Verlust des Schriftstückes).

Bitte beachten Sie, dass für elektronische Anbringen die technischen Voraussetzungen und organisatorischen Beschränkungen im Internet kundgemacht sind: <http://egov.stmk.gv.at/tvob>. Die Beschwerde hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet, und die belangte Behörde zu **bezeichnen**. Weiters hat die Beschwerde zu enthalten:

- die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt,
- das Begehren und
- die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist.

Eine rechtzeitig eingebrachte und zulässige Beschwerde hat **aufschiebende Wirkung**.

Für die Beschwerde ist eine Pauschalgebühr von € 30,- zu entrichten. Die Gebührenschuld entsteht im Zeitpunkt der Einbringung der Beschwerde und ist sofort fällig. Sie müssen daher bereits bei der Eingabe der Beschwerde die Zahlung nachweisen; Sie können dazu einen Zahlungsbeleg oder einen Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung der Eingabe anschließen.

Die Gebühr ist auf das Konto des Finanzamtes für Gebühren, Verkehrssteuern und Glücksspiel (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) unter Angabe des jeweiligen Verfahrens (Geschäftszahl – GZ: von der ersten Seite) als Verwendungszweck zu entrichten. Bei elektronischer Überweisung mittels „Finanzamtzahlung“ sind neben dem genannten Empfänger die Abgabekontonummer 109999102, die Abgabenart „EEE-Beschwerdegebühr“ sowie das Datum des Bescheides (als Zeitraum) anzugeben.

Hinweis:

*Wenn Sie die Durchführung einer mündlichen Verhandlung wünschen, müssen Sie diese gleichzeitig mit der Erhebung der Beschwerde beantragen. **Bitte beachten Sie**, dass Sie, falls die Behörde von der Erlassung einer Beschwerdevorentscheidung absieht, auf Ihr Recht auf Durchführung einer Verhandlung verzichten, wenn Sie in der Beschwerde keinen solchen Antrag stellen.*

Ergeht an:

1. Land Steiermark, Abteilung 16 des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung, Stempfergasse 7, 8010 Graz, als Projektwerber
unter Anschluss eines Erlagscheines und des vidierten Plansatzes II
2. Stadtgemeinde Fehring, Grazer Strasse 1, 8350 Fehring, als Projektwerberin und als Standortgemeinde
3. Abteilung 13, z.H. Frau Hofrat MMag. Ute Pöllinger, Stempfergasse 7, 8010 Graz, als Umweltanwältin

Ergeht nachrichtlich an:

4. Bezirkshauptmannschaft Südoststeiermark, Bismarckstrasse 11-13, 8330 Feldbach, als mitwirkende Behörde nach dem WRG 1959
5. Land Steiermark, Abteilung 16 des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung, Stempfergasse 7, 8010 Graz, als mitwirkende Behörde nach dem Steiermärkischen Landesstraßenverwaltungsgesetz 1964
6. Abteilung 14 des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung, Waringergasse 43, 8010 Graz, als wasserwirtschaftliches Planungsorgan
7. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Sektion 5, z.Hd. Umweltbundesamt GmbH., Referat Umweltbewertung, Spittelauerlände Nr. 5, 1090 Wien, für Zwecke der Umweltdatenbank, per e-mail: uvp@umweltbundesamt.at
8. Abteilung 13, im Haus, zur öffentlichen Auflage dieses Bescheides für die Dauer von 8 Wochen und zur Kundmachung der Auflage durch Anschlag an der Amtstafel
9. Abteilung 15, Landesumweltinformationssystem - LUIS, mit der Bitte, den Bescheid (pdf-File) im Internet kundzutun
10. Abteilung 15, z.H. Herrn DI Martin Reiter-Puntingner, Landhausgasse 7, 8010 Graz, für Zwecke der UVP-Datenbank

Für die Steiermärkische Landesregierung:
Die Abteilungsleiterin:
i.V. Dr. Katharina Kanz