



Abteilung 13

GZ: ABT13-11.10-480/2017-21

Ggst.: Land Steiermark
Abschnitt Kapfenberg - Zusammenlegung B 116/L 138
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 19. März 2018

**Land Steiermark
Abschnitt Kapfenberg – Zusammenlegung B 116/L 138**

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 des Landes Steiermark - Abteilung 16 des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung vom 29. August 2017 wird festgestellt, dass für das Vorhaben des Landes Steiermark „Abschnitt Kapfenberg – Zusammenlegung B 116/ L 138“ 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. 111/2017:
 - § 2 Abs. 2
 - § 3 Abs. 1, 4 und 7
 - Anhang 1 Z 9 lit. g), h) und i) Spalte 3
- Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft 2015 über belastete Gebiete (Luft) zum UVP-G 2000, BGBl. II Nr. 166/2015:
 - § 1 Abs. 2 Z 6 lit. d)
- Verordnung des Landeshauptmannes von Steiermark vom 23. Mai 1997, mit dem ein Grundwasserschongebiet zum Schutz des Wasservorkommens für das Grundwasserwerk Hafendorf der Stadtgemeinde Kapfenberg bestimmt wird, LGBl. Nr. 34/1997 i.d.F. LGBl. Nr. 18/2006

Begründung

Verfahrensgang

I. Mit der Eingabe vom 29. August 2017 hat das Land Steiermark - Abteilung 16 des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung - bei der UVP-Behörde gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 den Antrag auf Feststellung eingebracht, ob für das Vorhaben des Landes Steiermark „Abschnitt Kapfenberg - Zusammenlegung B 116/L 138“ eine UVP-Pflicht gegeben ist.

Vom Antragsteller wurden folgende, von der Dipl.-Ingre Kupsa & Morianz ZT GmbH, Waltendorfer Hauptstraße 32a, 8010 Graz, erstellte Unterlagen vorgelegt:

- Gesamtbericht, Plannummer: B116_A16-03-620/2015_S_KB_UF_02 (Beilage 1)
- Bericht Verkehrstechnische Untersuchung, Plannummer: B116_A16-03-620/2015_V_KB_UF_010 (Beilage 2)
- Übersichtslageplan, Plannummer: B116_A16-03-620/2015_S_KB_UF_03a (Beilage 3)
- Querschnitte B116, Teil 1, Plannummer: B116_A16-03-620/2015_S_KB_UF_06.1a (Beilage 4)
- Querschnitte B116, Teil 2, Plannummer: B116_A16-03-620/2015_S_KB_UF_06.1b (Beilage 5)
- Querschnitte KVA Neu, Plannummer: B116_A16-03-620/2015_S_KB_UF_06.2 (Beilage 6)
- Querschnitte L138, Plannummer: B116_A16-03-620/2015_S_KB_UF_06.3 (Beilage 7)
- Querschnitte Schirmitzbühelstraße und Anton-Bruckner-Straße, Plannummer: B116_A16-03-620/2015_S_KB_UF_06.4, (Beilage 8)
- Querschnitte Aufschließungsstraße, Plannummer: B116_A16-03-620/2015_S_KB_UF_06.5 (Beilage 9)
- Immissionsbelastung - Planfall P0; Plannummer: B116_A16-03-620/2015_LS_KB_UF_026.1 (Beilage 10)
- Immissionsbelastung - Planfall P2.1 - proj. LS, Plannummer: B116_A16-03-620/2015_LS_KB_UF_026.3, (Beilage 11)
- Differenzlärnkarte, Plannummer: B116_A16-03-620/2015_LS_KB_UF_026.4 (Beilage 12)
- Detaillageplan, Plannummer: B116_A16-03-620/2015_S_KB_UF_03b (Beilage 13)

II. Am 29. August 2017 wurde die Amtssachverständige für Naturschutz um Mitteilung gebeten, ob die projektgegenständlichen Grundstücke in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie A liegen.

III. Mit Schreiben vom 29. August 2017 wurde das wasserwirtschaftliche Planungsorgan um Stellungnahme ersucht, ob die vorhabensgegenständlichen Grundstücke innerhalb eines Wasserschutz- oder Wasserschongebietes gemäß §§ 34, 35 und 37 WRG 1959 liegen.

IV. Am 30. August 2017 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. Welche durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) ist in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren mindestens zu erwarten?

V. Mit Schreiben vom 30. August 2017 teilte das wasserwirtschaftliche Planungsorgan mit, „*dass die vom Vorhaben betroffene Parschlugerstrasse L 138 einen Teil der West-Nord-West Grenze des Schongebietes zum Schutz des Wasservorkommens für das Grundwasserwerk Hafendorf der Stadtgemeinde Kapfenberg, LGBI. Nr. 34/1997 + Novellen bildet. Somit reicht jede Erweiterung nach Süd-Süd-Ost in dieses Schongebiet hinein. Zusätzliche Anbindungen (z.B. auf Gst. Nr. 423/1, KG Hafendorf) liegen ebenfalls im genannten Schongebiet*“.

VI. Am 29. September 2017 hat der verkehrstechnische Amtssachverständige ergänzende Projektunterlagen angefordert.

VII. Mit der Eingabe vom 11. Oktober 2017 hat die Projektwerberin folgende Unterlagen übermittelt:

- Übersichtslageplan Vergleich Bestand und Neu, Plannummer: B116_A16-03-620/2015-2_S_KB_UF_03a.1 (Beilage 14)
- Ergänzende Aussagen zum Projekt (Beilage 15)

VIII. Die ergänzenden Projektunterlagen wurden am 24. Oktober 2017 an den verkehrstechnischen Amtssachverständigen übermittelt.

IX. Am 14. Dezember 2017 hat der Amtssachverständige für Verkehrstechnik folgende Stellungnahme abgegeben:

„Die Landesstraße L B116, Leobner Straße, sowie die Landesstraßen L 138 bzw. L 138a, Parschlugstraße, verlaufen in Kapfenberg zwischen den Ortsteilen Hafendorf und Deuchendorf in einem Abschnitt auf engem Raum parallel zueinander. Die L B116 wurde ursprünglich als höherrangige Straße für den Durchzugsverkehr mit teilweise niveaufreien Kreuzungslösungen errichtet und die L 138 und L 138a wurden für den örtlichen Verkehr belassen. Durch die Errichtung der unweit von dort verlaufenden S 6, Semmering Schnellstraße, haben diese Straßen ihre ursprünglich unterschiedliche Funktion verloren.

Da nunmehr umfangreiche Brückensanierungen im Verlauf der L B116 erforderlich sind, wurde eine Variantenuntersuchung zu den Möglichkeiten der Zusammenlegung von Abschnitten dieser Straßen durchgeführt. Nachfolgende Zielvorstellungen wurden dabei festgelegt:

- *Schaffung einer den bestehenden Anforderungen entsprechende optimierte Verkehrsinfrastruktur einschließlich der Aufschließung von zukünftigem Bauland*
- *Entlastung des Gemeindestraßennetzes*
- *Entfall von Brückenobjekten und darüber hinaus noch weitere langfristige Einsparungen bei den Erhaltungs- und Sanierungskosten, auch durch die Reduzierung von Straßenkilometern.*

Als Ergebnis der Variantenuntersuchung ist eine Zusammenlegung der betreffenden Landesstraßen zwischen Kapfenberg-Hafendorf und Kapfenberg-Deuchendorf auf eine Länge von ca. 760 m sowie die Errichtung eines neuen fünfarmigen Kreisverkehrsplatzes geplant. Die Länge des gesamten Bauloses beträgt dabei 1,118 km.

Da in den Katastralgemeinden Hafendorf und Deuchendorf Grundstücke in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie D (PM₁₀) i. S. der Definition des Anhanges des UVP-G 2000 gelegen sind und weiters im Umkreis von 300 m zum Bauvorhaben Grundstücke als Siedlungsgebiet i. S. der Definition des Anhanges UVP-G 2000 ausgewiesen sind ist festzustellen, ob für das Straßenbauvorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

Die für die Beurteilung vorgelegten straßenbautechnischen Unterlagen vom 28. Juli 2017, GZ ABT16-VT-SV.03-620/2015-2, wurden von der DIPL-INGRE ZT Ges.m.b.H. für Bauingenieurwesen Kupsa & Morianz erstellt. Die verkehrstechnischen Untersuchungen vom 24. Juli 2017, GZ ABT16-12609/2017-47, sowie die Ergänzungen dazu vom 5. Oktober 2017 stammen von der VERKEHRPLUS Prognose, Planung und Strategieberatung GmbH.

Gemäß den Beschreibungen und planlichen Darstellungen erfolgen alle vorgesehenen straßenbaulichen Maßnahmen im Wesentlichen entweder direkt auf Flächen bestehender Straßenanlagen bzw. in Einzelfällen in deren unmittelbarer Nähe. Kernstück des Vorhabens ist die Zusammenlegung der ab dem bestehenden Kreisverkehrsplatz Hafendorf in nördliche Richtung etwa parallel verlaufenden L B116 mit der L 138 und der L 138a auf eine Länge von ca. 760 m und die Verziehung der L B116 am nördlichen Bauosende nach dem neuen Kreisverkehrsplatz Deuchendorf auf eine Länge von ca. 360 m wieder in den Bestand. Darüber hinaus wird das bestehende untergeordnete Straßen- und Wegenetz, unter anderem auch durch die Errichtung des neuen Kreisverkehrsplatzes Deuchendorf, wieder an den neuen Landesstraßenabschnitt angeschlossen.

Zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens auf den einzelnen Straßenabschnitten im Untersuchungsraum für die beiden Planfälle 'Bestand' und 'Straßenzusammenlegung' für den Analysezeitpunkt 2015 und die Prognosefälle 2020, 2025 und 2030 wurden Verkehrsflusssimulationen mit der Simulationssoftware 'Vissim' durchgeführt. Als Maß für die jährliche Verkehrszunahme wurde dabei 1 % angenommen. Dabei handelt es sich um eine Schätzung, wobei damit Verkehrszunahmen aufgrund von Entwicklungen außerhalb des Untersuchungsgebietes berücksichtigt werden. Für das Untersuchungsgebiet weisen die Prognosen einen Bevölkerungsrückgang auf.

Für das Untersuchungsjahr 2015 wird für den Bereich nordöstlich des Kreisverkehrsplatzes Hafendorf für die L B116 ein Verkehrsaufkommen (DTV) in der Höhe von 18.412 Kfz, für die L 138a ein Verkehrsaufkommen zwischen der Krottendorfer Straße und dem Mühlwiesenweg von 3.447 Kfz und für die L 138 von 1.519 Kfz, bzw. in Summe 23.378 Kfz, ermittelt. Ohne den geplanten Umbau betragen für das Prognosejahr 2020 die entsprechenden Werte 19.021 Kfz, 3.591 Kfz sowie 1.529 Kfz bzw. in Summe 24.141 Kfz.

Da es sich im gegenständlichen Fall um eine Zusammenlegung von parallel verlaufenden Straßen handelt, kommt es zu einer Bündelung der Verkehrsströme auf der neuen Straße. Wie sich aus der Verkehrsuntersuchung ergibt, steigt das Verkehrsaufkommen durch die geplante Straßenbaumaßnahme insgesamt nicht. Es kommt im Gegenteil zu einer leichten Verkehrsabnahme zwischen dem Kreisverkehr Hafendorf und dem neu geplanten Kreisverkehr Deuchendorf. Für das Jahr 2020 sinkt die Querschnittsbelastung auf diesem Abschnitt infolge der Straßenzusammenlegung gemäß den Untersuchungsergebnissen um rund 3.000 Kfz täglich. Weiters kommt es zu einer Verringerung an gefahrenen Kilometern, da durch das neue Verkehrskonzept mit den direkteren Anbindungen des Gemeindestraßennetzes an die Landesstraße Umwegfahrten wegfallen.

Zusammenfassend kann aus fachlicher Sicht festgestellt werden, dass die Unterlagen nunmehr vollständig und plausibel sowie aus derzeitiger Sicht für eine Beurteilung ausreichend sind.

Hinsichtlich der in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwartenden Verkehrsbelastung kann aus den Unterlagen entnommen werden, dass das Verkehrsaufkommen auf dem betreffenden Straßenabschnitt durch die Zusammenlegung der Landesstraßen etwas abnimmt und auf der neuen Straße im Jahr 2020 mit etwa 21.000 Kfz täglich und im Jahr 2030 mit etwa 23.000 Kfz täglich gerechnet wird. Daraus lässt sich für einen Prognosezeitraum von fünf Jahren für das Jahr 2023 ein Verkehrsaufkommen

von rd. 21.600 Kfz ableiten. In der Modellrechnung für das Jahr 2024 wurde für den höchst belasteten Abschnitt der L B116 zwischen den Kreisverkehrsplätzen Hafendorf und Deuchendorf ein Verkehrsaufkommen im Ausmaß von 21.618 Kfz ermittelt.“

X. Am 15. Dezember 2017 wurden die Amtssachverständigen für Luftreinhaltung, Schallschutz und Hydrogeologie um Erstattung von Befund und Gutachten ersucht.

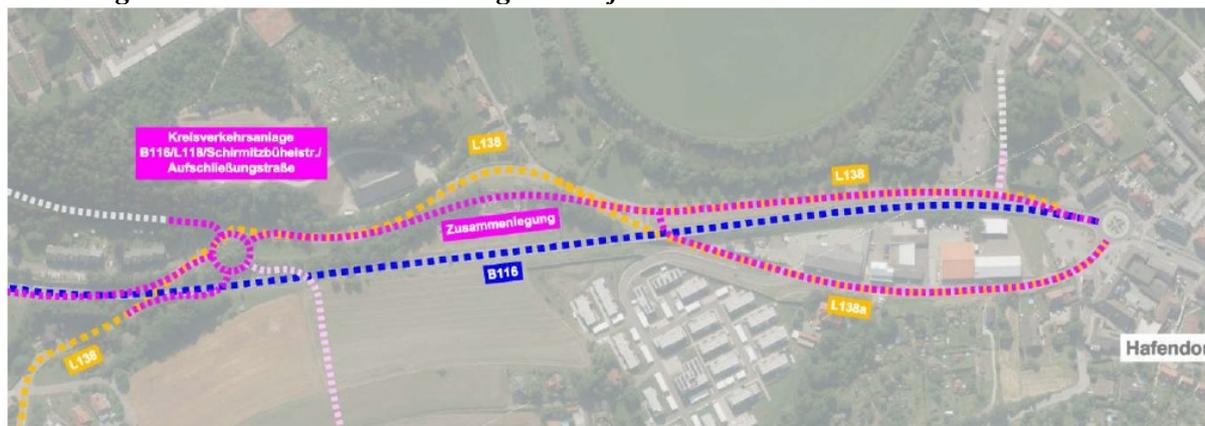
XI. Der Amtssachverständige für Luftreinhaltung erstattete am 20. Februar 2018 wie folgt Befund und Gutachten:

„Projekt:

Die B116 Leobener Straße führt von der Anschlussstelle der S 6 in St. Marein im Mürztal über Bruck an der Mur nach Leoben und bindet in St. Michael an die B 113 Schoberpass Straße. Diese Straße hat vor der Errichtung der S 6 Semmering Schnellstraße eine überregionale Funktion erfüllt. Nach der Errichtung der S 6 hat sich die Bedeutung und Funktion der B 116 geändert, wobei die Anlageverhältnisse jedoch in großen Bereichen dieselben geblieben sind.

Im Bereich zwischen den Ortsteilen Kapfenberg-Hafendorf und Deuchendorf wird die B 116 mit der L 138 Parschlugstraße parallel geführt. Das gegenständliche Vorhaben umfasst die Zusammenlegung von Teilen der Landesstraßen B 116 und L 138 auf einer Länge von 1118 m sowie die Errichtung eines Kreisverkehrs im Gemeindegebiet der Stadtgemeinde Kapfenberg. Es ist geplant, die neue Straßentrasse weitgehend im Bereich der bestehenden L 138 Parschlugstraße zu führen.

Abbildung 1: Schematische Darstellung des Projektes



Zur Beurteilung des Vorhabens stehen folgende Unterlagen zur Verfügung:

- ⇒ Einreichunterlagen, im Besonderen der Gesamtbericht, Unterlagen zum UVP-Feststellungsverfahren Ldstr. B116 Leobener Straße/Ldstr. 138 Parschlugerstraße Abschnitt Kapfenberg Zusammenlegung B116/L138, erstellt von Dipl.-Ingre Kupsa & Morianz ZT GmbH vom 28. Juli 2017 sowie das darin enthaltene Gutachten der Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik (FVT)
- ⇒ Stellungnahme des verkehrstechnischen ASV vom 29. September 2017

Aus der schlüssigen und nachvollziehbaren luftreinhaltetechnischen 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 gleichbleibend ab 1. Jänner 2005 bis 31. Dezember 2009. Die Toleranzmarge von 5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ gilt gleichbleibend 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 (PM₁₀) ist im IG-L ein Grenzwert von 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ als Tagesmittelwert festgelegt, wobei bei PM₁₀ 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 (NO₂) und PM₁₀ (Feinstaub). Der Grenzwert für NO₂ 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 (PM₁₀) ist ein Grenzwert von 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ als Tagesmittelwert festgelegt, wobei bei PM₁₀ 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 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 PM₁₀-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% PM_{2.5} an PM₁₀ ergeben haben, stellen die Vorgaben für PM₁₀ den strengeren Beurteilungsmaßstab dar. Wenn die Vorgaben für PM₁₀ eingehalten werden, trifft dies auch auf PM_{2.5} zu.

Standortvoraussetzungen

Bezüglich der Vorbelastung mit Luftschadstoffen ist festzuhalten, dass das Gemeindegebiet von Kapfenberg mit der Novelle der Steiermärkischen Luftreinhalteverordnung LGBl 100/2016 auf Grund der positiven Entwicklung der Immissionsbelastungen nicht mehr als Sanierungsgebiet auszuweisen war. Mittlerweile sind also keine Einschränkungen auf Grund der Vorbelastung mit Luftschadstoffen gegeben.

Das Gebiet ist aber nach wie vor in der Verordnung 2015 Belastete Gebiete nach Anhang 2 UVP-G, BGBl. II Nr.166/2015, als belastetes Gebiet Luft ausgewiesen. Die darin angeführte Begründung für die Aufnahme in diese Verordnung ('Gebiete, in denen die Immissionsgrenzwerte des Immissionsschutzgesetzes - Luft, ..., wiederholt oder auf längere Zeit überschritten werden') trifft für den Projektstandort schon seit längerer Zeit nicht zu. Eine Verletzung der Vorgaben des IG-L wurde bereits seit 6 Jahren nicht registriert, die an die Luftqualitätsrichtlinie angelehnten Beurteilungswerte noch nie überschritten.

Da diese Verordnung nach wie vor in Kraft ist, gelten die verringerten Schwellenwerte für Projekte, die Beurteilung der Vorbelastung geht aber nicht mehr davon aus, dass Grenzwerte bzw. Vorgaben verletzt werden.

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 Zif. 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. Außerhalb von Sanierungsgebieten bedeutet die Unterschreitung der Relevanzschwellen, dass die Vorbelastung durch das Projekt de facto nicht verändert wird.

Zur Anwendung gelangen bei Infrastrukturprojekten unter Hinweis auf § 24f 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 ‚Mürztals bis Mürzzuschlag‘.

Diese Zone umfasst weite Teile des Mürztales bis zum Semmering und repräsentiert das Klima in einem inneralpinen Talkörper bis in eine Seehöhe von ca. 1500 m. Es genießt infolge seiner Lage eine Abschirmung gegenüber Strömungen aus dem Sektor West bis Nord, aber auch bei Tiefdrucklagen im Mittelmeerraum macht sich die geschützte Lage nördlich des Randgebirges bemerkbar.

Niederschlag

Die Niederschlagsmengen bei solchen Wetterlagen bleiben merklich hinter jenen im Vorland zurück. Umgekehrt ist jedoch der Abschirmungseffekt bei Rückseitenwetterlagen bei Weitem nicht so ausgeprägt wie etwa im Oberen Murtal, da die Gebirgsbarriere nicht die erforderliche Seehöhe erreicht. Somit greifen wiederholt Schauer und Niederschlagsfelder über den Hauptkamm (z. B. Hochschwab) hinweg und erfassen auch das Mürztal, vor allem noch den Raum um Mürzsteg und Mürzzuschlag. Die Niederschlagsmengen nehmen daher in dieser Zone speziell im Winter von West nach Ost deutlich zu (Bruck im Jänner 30 mm, Mürzsteg 50 mm, Jahresniederschlag Bruck 777 mm, Mürzsteg 1072 mm, Mürzzuschlag 893 mm).

Der Jahresgang der Niederschläge ist durch ein markantes Sommermaximum geprägt (Verhältnis Minimum zu Maximum 1:3 im Vergleich mit dem Oberen Murtal bis 1:5), somit auch nicht so kontinental wie das Obere Murtal.

Mürzzuschlag verzeichnet außerdem 80-90 Tage mit Nebel/Jahr; in dieser Zahl ist ein Teil der Hochnebel inbegriffen, da ein Großteil der Hochnebel im Raum Mürzzuschlag bereits am Boden aufliegt und daher nicht mehr als Bewölkung gewertet wird.

Temperatur

Hinsichtlich der Temperaturverhältnisse herrscht in den Tälern ein mäßig kontinental geprägtes Klima mit Jännermittel um -4° bis -5 °C, die absoluten Minima erzielen Werte um -28 bis -30 °C.

Die Zahl der Frosttage schwankt zwischen 130 und 165, je nach topographischer Lage (Hanglagen begünstigt). Im Juli erreichen die Werte 15 bis 17,5 °C, woraus sich eine Jahresschwankung von ca. 20 bis 22 K ergibt.

Wind

Im Übrigen ist das Mürztal infolge der Abgeschirmtheit inversionsanfällig, im Winter teilweise extrem windarm und nur schwach durchlüftet und dadurch auch nebelanfällig. Im Detail liegen die Mittel der Windgeschwindigkeit im Winter bei 0,6 bis 1,2m/s, die Kalmenhäufigkeit kann lokal in den Beckenabschnitten durchaus 50% übersteigen.

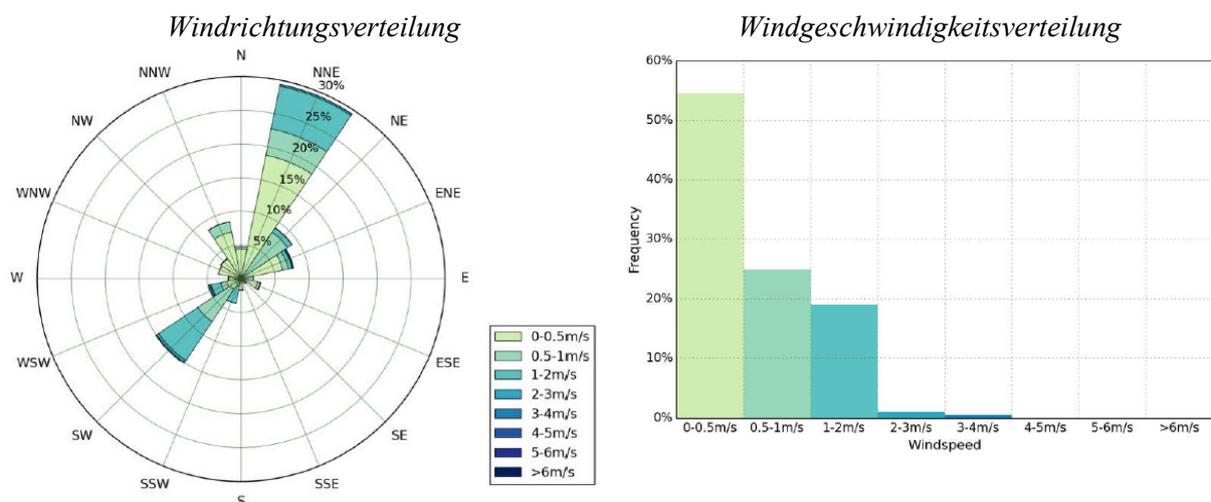
Die Inversionshäufigkeit kann mit 75 bis 85% veranschlagt werden, dies bedeutet, dass im genannten Prozentanteil die Nächte eine inverse Schichtung aufweisen; hier sind auch die freien Inversionen bis zu einer Untergrenze von 1200 m inbegriffen, da diese gemeinsam mit dem häufig auftretendem Hochnebelphänomen (etwa 80 Tage pro Jahr mit Hochnebel) aufscheinen.

Sonnenscheindauer

Hinsichtlich der Sonnenscheindauer kann ausgeführt werden, dass hier deutlich zwischen der Talzone bis etwa 1000m Seehöhe und der begünstigten mittleren Kamm- und Gebirgszone zu unterscheiden ist. Während infolge Hochnebel die Talzone speziell im Winter unter 30%, mitunter sogar unter 25% bleibt, darf in den Mittelgebirgslagen ein Wert von ca. 35-40% veranschlagt werden.

Aus dem Immissionskataster Steiermark stehen berechnete Winddaten für den Standort des Projektes 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. Diese wurden auch in der dem Projekt beiliegenden Ausbreitungsrechnung verwendet.

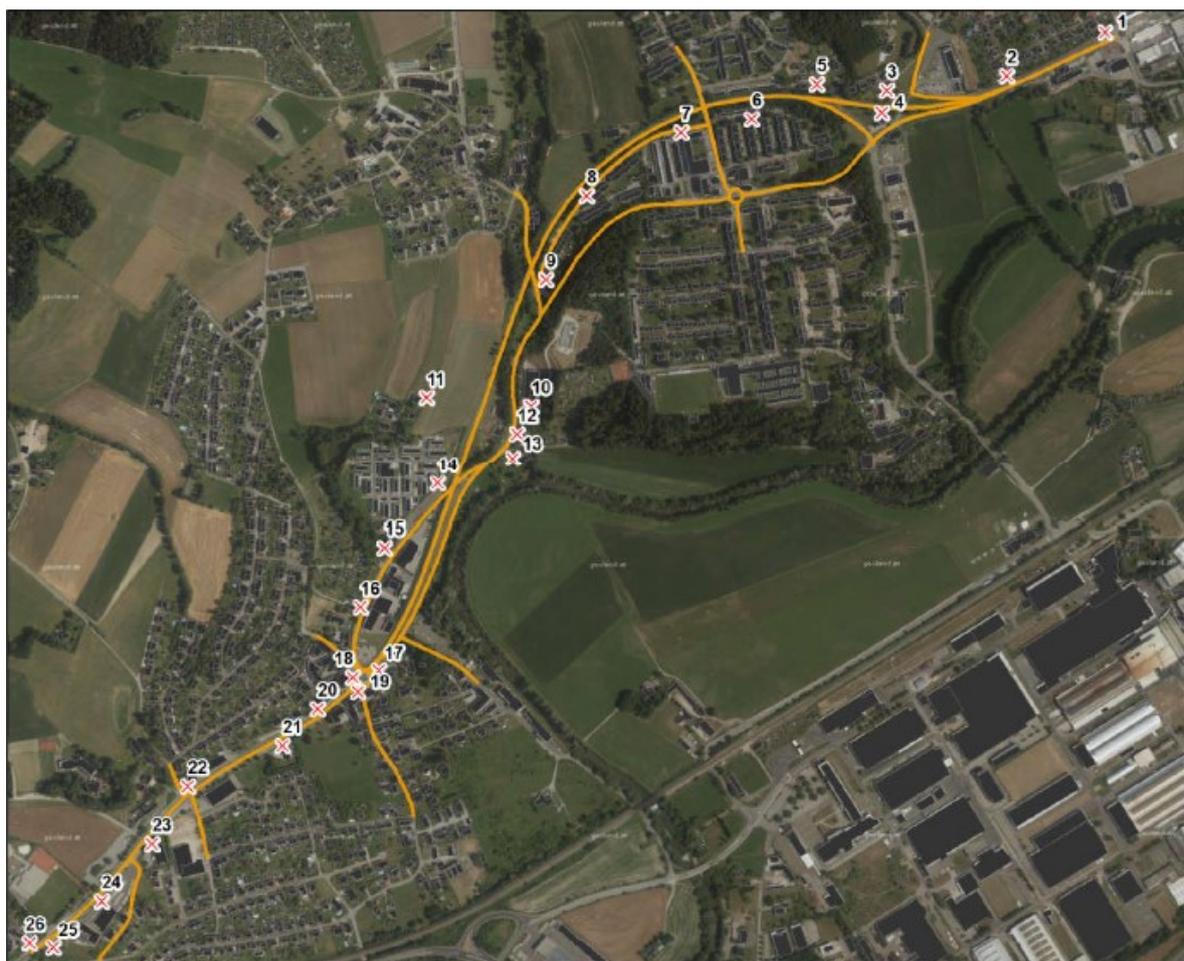
Abbildung 2: Meteorologische Daten am Projektstandort



Projektgebiet – Nachbarschaftssituation

Zur Beurteilung der Auswirkungen werden insgesamt 26 ausgewählte Aufpunkte zur Berücksichtigung der nächstgelegenen Anrainer definiert. Die Aufpunkte wurden in erster Linie gemäß dem Flächenwidmungsplan für die Widmungskategorie ‚Wohnnutzung‘ übernommen. Darüber hinaus wurden auch landwirtschaftliche Nutzflächen berücksichtigt, auf denen sich augenscheinlich ein Wohngebäude befindet.

Abbildung 3: Zusammenlegung B116/L138 Projektgebiet, Lage der nächsten Wohnnachbarn



Prüfung der UVP-Pflicht des Vorhabens

Gemäß rechtsgültigem Flächenwidmungsplan sind im Umkreis von 300 m um das gegenständliche Vorhaben Grundstücke im Sinne der Definition des Anhanges 2 UVP-G 2000 als ‚Kategorie E – Siedlungsgebiet‘ ausgewiesen. Gemäß Anhang IZ 9 lit. i) Spalte 3 UVP-G 2000 ist der Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E berührt wird und eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 15 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist, UVP-pflichtig.

Weiters ist das Projektgebiet als schutzwürdiges Gebiet der Kategorie D auf Grund einer Aufnahme in der Verordnung 2015 Belastete Gebiete Luft § 1 Abs. 2 Z 6d ausgewiesen. Die Ausweisung als IG-L-Sanierungsgebiet konnte mittlerweile aufgehoben werden. Die Schwellenwerte zur Auslösung der UVP-Pflicht liegen hier unter jenen für Siedlungsgebiete und betragen für ‚Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Schnellstraßen, Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 500 m, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie D berührt wird und eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 2.000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist‘.

Emissionen:

Der Ist-Zustand wird für das Jahr 2015 und das in Abbildung 3 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 folgende Planfälle betrachtet und mit der Nullvariante P0 2020 verglichen:

Planfall A0 bestehendes Straßennetz, Verkehrsbelastung 2015

Planfall P0: bestehendes Straßennetz (B116, L138, L138a), Verkehrsprognose 2020

Planfall P2: geplantes Straßennetz (Zusammenführung der B116 und der L138; L138a wird Gemeindestraße) Verkehrsumlagerung Prognose 2020

Es werden für das Jahr 2020, dem Jahr mit der wahrscheinlichen Inbetriebnahme und dem Zeitpunkt mit den höchsten verkehrsbedingten Immissionsbeiträgen, Abschätzungen getroffen.

Auf Basis der vom Büro VerkehrPlus zur Verfügung gestellten Verkehrszahlen wurden für die Betriebsphase die Emissionen mit dem Modell NEMO 4.0.1 berechnet. Tabelle 2 zeigt die Gegenüberstellung der Emissionen des Straßenverkehrs für die Betriebsphase mit der Nullvariante. Es kommt zu einer Zunahme der gefahrenen Kfz-Kilometer von $3,7 \cdot 10^6$ km bzw. 13% und einer damit einhergehenden Zunahme der Emissionen gegenüber der Nullvariante.

Die für die luftseitigen Auswirkungen herangezogenen Verkehrszahlen berücksichtigen nicht, dass durch die Neuerschließung viele Verkehrsbeziehungen mit geringeren Umwegen erreicht werden können. Dies wurde bei der Verkehrsprognose allerdings schon berücksichtigt. Damit kann die Diskrepanz zwischen den Verkehrszahlen des verkehrstechnischen ASV und den für die Immissionsprognose herangezogenen Verkehrszahlen erklärt werden.

Das lufttechnische Gutachten bewertet jedenfalls die ungünstigere Situation.

Tabelle 2: Fahrleistungen und Emissionen des Straßenverkehrs

		Fahrleistung [10 ⁶ km/a]	Treibstoffverbrauch [t/a]	NOx [t/a]	PM10 [t/a]
A0	2015	24,7	1368	12,6	1,0
PF0	2020	25,5	1374	9,2	0,9
PF2	2020	29,2	1549	10,3	1,0

Ermittlung der Vorbelastung mit Luftschadstoffen

Zur Ermittlung der Vorbelastung im Untersuchungsgebiet wurden Luftgütemessungen der Stationen im Großraum Bruck/Mittleres Mürztal (Kapfenberg, Bruck an der Mur, Mürzzuschlag) des steirischen Immissionsmessnetzes herangezogen. Die nächstgelegene Messstation zum geplanten Vorhaben ist die Station Kapfenberg (ca. 3 km Entfernung).

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-Vorgaben. 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.

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

Tabelle 3: Luftgütemesswerte für NOx

Station	Bezugsjahr	JMW [µg/m ³]	TMW _{max} [µg/m ³]	HMW _{max} [µg/m ³]
Kapfenberg	2011	41	228	403
	2012	33	159	453
	2013	35	160	313
	2014	31	146	293
	2015	34	160	586
	2016	30	138	369
	2017	33	163	357
Bruck a.d. Mur	2010	43	229	375
	2011	34	162	361
	2012	34	182	312
	2013	33	175	370
	2014	36	171	323
	2015	33	152	340
	2016	32	157	440
2017	43	229	375	
Mürzzuschlag	2010	39	221	590
	2011	30	146	584
	2012	29	152	383
	2013	27	132	597
	2014	37	153	860
	2015	28	115	294
	2016	27	144	373
2017	39	221	590	

Tabelle 4: Luftgütemesswerte für NO₂

Station	Bezugsjahr	JMW [µg/m ³]	TMW _{max} [µg/m ³]	HMW _{max} [µg/m ³]	Ü-JMW	Ü-TMW [d]	Ü-HMW [d]
Kapfenberg	2011	21	64	123	0	0	0
	2012	19	65	135	0	0	0
	2013	22	62	94	0	0	0
	2014	18	51	73	0	0	0
	2015	20	57	137	0	0	0
	2016	16	44	111	0	0	0
	2017	19	64	94	0	0	0
Bruck a.d. Mur	2011	21	58	104	0	0	0
	2012	18	64	103	0	0	0
	2013	18	58	83	0	0	0
	2014	17	51	79	0	0	0
	2015	19	50	81	0	0	0
	2016	17	44	71	0	0	0
	2017	19	63	89	0	0	0
Mürzzuschlag	2011	20	55	178	0	0	0
	2012	18	66	112	0	0	0
	2013	18	51	140	0	0	0
	2014	16	50	89	0	0	0
	2015	20	52	130	0	0	0
	2016	16	46	119	0	0	0
	2017	16	69	104	0	0	0

Für PM₁₀ liegen bei den Stationen Kapfenberg, Bruck an der Mur, Mürzzuschlag die gemessenen Jahresmittelwerte deutlich unter dem Grenzwert von 40 µg/m³. Die Anzahl an Überschreitungstagen ist das strengere Kriterium zur Bewertung der PM₁₀-Belastung. Im Jahr 2011 wurde an der Station Kapfenberg 27 Tage und an der Station Bruck an der Mur 45 Tage mit TMW-Überschreitungen registriert. Seit 2012 wurden maximal 12 Tage >50 µg/m³ an der Station Bruck an der Mur und so wie auch bei den übrigen Messstationen aufgezeichnet und die Grenzwerte für den Kurzzeitmittelwert eingehalten.

Bei den betreffenden Stationen wird PM_{2.5} nicht detektiert. Auf Basis der Trendbeobachtungen für die übrigen Messstationen wird ein Anteil von 80% auf Basis der PM₁₀ Belastung für den JMW abgeschätzt. Auf dieser Grundlage ist von der Einhaltung des Grenzwertes von 25 µg/m³ auszugehen.

Tabelle 5: Luftgütemesswerte für PM10

Station	Bezugsjahr	JMW [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	TMW _{max} [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	Ü-TMW [d]
Kapfenberg	2011	28	89	27
	2012	23	65	8
	2013	18	49	0
	2014	17	51	1
	2015	17	67	1
	2016	14	59	2
	2017	17	75	7
Bruck a.d. Mur	2011	29	122	45
	2012	25	73	10
	2013	24	137	12
	2014	22	64	2
	2015	25	68	6
	2016	21	95	8
	2017	19	85	11
Mürzzuschlag	2011	19	63	2
	2012	17	69	4
	2013	17	49	0
	2014	16	41	0
	2015	19	46	0
	2016	16	68	2
	2017	15	57	2

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 2020 gewählt, das ist jenes Jahr, in dem die größten projektbedingten Auswirkungen zu erwarten sind.

Dazu ist festzuhalten, dass jene verkehrsbedingten Schadstoffe, die im Vergleich zu den Immissionsgrenzwerten mit dem höchsten Massenstrom emittiert werden, zu betrachten sind. Es sind dies die Stickstoffoxide, bewertet als NO₂ und PM10. Während bei den NO_x-Emissionen zu erwarten ist, dass diese im Laufe der Zeit durch Verbesserungen in der Motortechnologie und der Flottenerneuerung zurückgehen, spielen bei den Partikeln 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.

Stickstoffdioxid

Das Ergebnis der Ausbreitungsrechnung für den Jahresmittelwert an NO₂ in Istzustand zeigt, dass der Grenzwert von 35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ abschnittsweise entlang der B116 nicht eingehalten werden kann. Im Bereich der nächstgelegenen Anrainer kann der Grenzwert aber eingehalten werden. Beim maximalen Halbstundenwert an NO₂ wird der Grenzwert von 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ im gesamten Untersuchungsgebiet nicht überschritten.

Nach Umsetzung des Projektes wird der aktuelle Grenzwert von $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$ stellenweise entlang der Trasse der B116 nach wie vor nicht eingehalten. Im Bereich der nächsten Anrainer werden sowohl der aktuelle Grenzwert von $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und damit auch der Genehmigungsgrenzwert gemäß § 20 IG-L von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nicht überschritten.

Bei der Betrachtung der Änderungen, die sich bei der Umsetzung des Projektes ergeben, zeigt sich, dass es im Bereich von einem Anrainer (Aufpunkt 10) zu zusätzlichen Belastungen kommt, diese liegen jedoch unter dem Schwellenwert für die irrelevante Zusatzbelastung von $0.9 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Bei allen anderen Aufpunkten kommt es zu Entlastungen von bis zu $-2.2 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Feinstaub PM10

Zur Beurteilung der PM10-Belastung ist neben dem Grenzwert für das Jahresmittel die tolerierte Anzahl von Überschreitungen des Tagesmittel-Grenzwertes von Bedeutung. Diese Auswertung erfolgt über den äquivalenten Jahresmittelwert, ab dem zu erwarten ist, dass die Überschreitungstoleranz nicht eingehalten werden kann.

Der Jahresmittel-Grenzwert wird im Bestand für PM10 von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bei keinem Anrainer überschritten. Entlang der Trasse kommt es im Bestand stellenweise zu Überschreitungen des äquivalenten Jahresmittelwertes. Bei den nächstgelegenen Anraineraufpunkten werden die tolerierten 35 Überschreitungstage nicht erreicht.

Nach Umsetzung des Projektes wird der Grenzwert für das Jahresmittel von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nach wie vor im gesamten Untersuchungsgebiet eingehalten. Auch die tolerierten 35 Überschreitungstage gemäß § 20 IG-L werden bei allen Anraineraufpunkten im Untersuchungsgebiet eingehalten. Bei Aufpunkt 10 kommt es zu Zusatzbelastungen von $0.5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel, bei allen anderen Aufpunkten kommt es in der Betriebsphase zu Verbesserungen der Immissionsbelastung von bis zu $-0.5 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Tabelle 6: Auswertung der Aufpunkte für Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM10, PM2.5) - Zusatzbelastungen im Vergleich zur Nullvariante [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]

Aufpunkt	Grst.Nr.	JMW NO ₂ [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	HMW _{max} NO ₂ [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	JMW PM10 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	JMW PM2.5 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	TMW _{max} PM10 [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]
1	721/48	-0.8	-0.7	-0.2	-0.1	-0.2
2	721/1	-1.2	-1.2	-0.2	-0.1	-0.3
3	.526	-0.5	-0.4	-0.1	0.0	-0.1
4	.372	-1.3	-1.6	-0.2	-0.1	-0.4
5	.530	-0.8	-1.1	-0.1	-0.1	-0.2
6	.403	-0.8	-1.2	-0.1	-0.1	-0.3
7	702/2	-0.6	-0.4	0.0	0.0	0.0
8	.537	-2.5	-3.9	-0.5	-0.3	-0.8
9	.682	-0.9	-1.8	0.0	0.0	-0.3
10	.7	0.6	1.7	0.5	0.3	1.2
11	.552	-0.4	-0.6	0.0	0.0	-0.1
12	.52	-2.3	-2.7	-0.3	-0.2	-0.1
13	.638	-1.7	-2.8	-0.2	-0.1	-0.4
14	103/5	-1.5	-1.6	-0.2	-0.1	-0.3
15	.67	-1.6	-2.3	-0.2	-0.1	-0.4
16	.90	-1.3	-2.4	-0.2	-0.1	-0.5
17	.45/2	-1.5	-2.6	-0.2	-0.1	-0.6
18	.44/2	-2.3	-3.3	-0.4	-0.3	-0.7
19	.15	-1.5	-2.8	-0.1	-0.1	-0.2
20	39/16	-0.9	-1.0	-0.1	-0.1	-0.3

<i>Aufpunkt</i>	<i>Grst.Nr.</i>	<i>JMW NO₂</i> <i>[µg/m³]</i>	<i>HMW_{max} NO₂</i> <i>[µg/m³]</i>	<i>JMW</i> <i>PM10</i> <i>[µg/m³]</i>	<i>JMW</i> <i>PM2.5</i> <i>[µg/m³]</i>	<i>TMW_{max}PM10</i> <i>[µg/m³]</i>
21	43/8	-0.5	-0.5	0.0	0.0	0.1
22	421/3	-0.6	-0.7	0.0	0.0	-0.1
23	44/1	-0.4	-0.4	0.0	0.0	0.0
24	180/3	-0.5	-0.9	-0.1	0.0	-0.2
25	180/1	-0.3	-0.6	0.0	0.0	0.0
26	382/2	-0.5	-0.2	0.0	0.0	0.0

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 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. Unterschiede in den Verkehrszahlen zwischen dem verkehrstechnischen und den lufttechnischen Gutachten erklären sich durch die Nichtberücksichtigung von verbesserten Verkehrsbeziehungen in der Immissionsprognose, die damit von höheren Emissionen ausgeht.

- 2. Ist zu erwarten, dass der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (hier: Kategorie D - PM10) festgelegt wurde, durch das gegenständliche Vorhaben wesentlich beeinträchtigt wird?*
- 3. Ist zu erwarten, dass der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (hier: Kategorie E - Siedlungsgebiet) festgelegt wurde, durch das gegenständliche Vorhaben wesentlich beeinträchtigt wird?*

Die Fragen 2 und 3 sind gemeinsam zu beantworten, da die Grenzwerte der Schadstoffbelastung auf den vorbeugenden Schutz der menschlichen Gesundheit abzielen. Das ist sowohl das Schutzziel bei der Betrachtung von Siedlungsgebieten als auch von Luftsanierungsgebieten. Verglichen werden auf Basis von Berechnungen die Auswirkungen nach Umsetzung des Projektes im Vergleich zum Ausgangszustand. Sowohl für PM10 als auch für NO2 gilt, dass im Bereich der Anrainer Beurteilungswerte sowohl vor als auch nach der Umsetzung des Projektes eingehalten werden. An den meisten Immissionspunkten wird der Beitrag des Projektes geringer. An jenen Punkten, die nach der Umsetzung mit höheren projektbedingten Belastungen zu rechnen haben, sind diese als irrelevant im Sinne des Schwellenwertkonzeptes einzustufen. Mit wesentlichen Beeinträchtigungen der Umwelt bzw. bei den betroffenen Siedlungsgebieten ist bei Umsetzung des Projektes nicht zu rechnen.“

XII. Am 20. Februar 2018 erstattete der Amtssachverständige für Schallschutz wie folgt Befund und Gutachten:

„Bezugnehmend auf das Schreiben vom 15. Dezember 2017 sowie den mitübersandten Unterlagen der Abteilung 16 können die Fragestellungen wie folgt beantwortet werden:

Für das gegenständliche Vorhaben der Zusammenlegung von Teilen der Landstraße B 116 und L 138 auf einer Länge von 1118 m sowie die Errichtung eines Kreisverkehrs im Gemeindegebiet der Stadtgemeinde Kapfenberg wurde eine schalltechnische Untersuchung vom Ziviltechnikerbüro DI Kupsa & Morianz vorgelegt. Dieses Gutachten wurde überprüft und kann für die Beantwortung der Fragestellungen der Abteilung 13 herangezogen werden.

Aus den Untersuchungen geht hervor, dass durch die gegenständliche Zusammenlegung einige Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind, um die Zusatzbelastung der umliegenden Nachbarschaft auf maximal 1 dB zu begrenzen. Dazu wird auf dem neuen Straßenabschnitt ein lärmindernder Splittmastixasphalt aufgebracht und zwei Lärmschutzwände mit einer Länge von 416 m und 216 m errichtet. Bei Umsetzung dieser Lärmschutzmaßnahmen kommt es bei allen untersuchten 60 Wohnobjekten zu Verbesserungen der Situation bzw. zu einer maximalen Verschlechterung von +1 dB beim Wohnobjekt Brucker Straße 12. Diese Veränderung um maximal 1 dB kann vom menschlichen Ohr nicht wahrgenommen werden. Somit kann die Frage 2 dahingehend beantwortet werden, dass das schutzwürdige Gebiet durch das gegenständliche Vorhaben nicht wesentlich beeinträchtigt wird. Viel mehr kommt es zu einer Verbesserung der Lärmsituation für die betroffene Nachbarschaft.“

XIII. Der hydrogeologische Amtssachverständige hat am 21. Februar 2018 folgende Stellungnahme abgegeben:

„Seitens der Behörde wurden an den ha. hydrogeologischen ASV zum ggst. Vorhaben folgende Fragen gerichtet:

- 1. Sind die vorliegenden Unterlagen plausibel und für eine Beurteilung ausreichend?*
- 2. Ist zu erwarten, dass der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (hier: Kategorie C) festgelegt wurde, durch das gegenständliche Vorhaben wesentlich beeinträchtigt wird?*

Dazu ist Folgendes festzustellen:

Grundlage nachstehender Beurteilung stellt der vorliegende Plansatz I mit der Bezeichnung ‚Kapfenberg – Zusammenlegung B 116/L 138, Unterlagen UVP-Feststellungsverfahren‘ der Kupsa & Morianz ZT GesmbH vom 28. Juli 2017 (GZ der Auftraggeberin: ABT16-VT-SV.03-620/2015-2) dar.

Zu 1.:

Wenngleich sich das vorliegende Projekt in Kapitel 3 umfassend mit Umweltsuchungen auseinandersetzt, bleibt das Schutzgut Wasser im Allgemeinen und Grundwasser im Speziellen (insbesondere zum Thema Verbringung der Oberflächenwässer relevant) gänzlich unerwähnt. Den Hinweis auf die Lage an der Grenze bzw. teilweise innerhalb des Schongebietes zum Schutz des Wasserwerkes Hafendorf der Stadtwerke Kapfenberg ist der Stellungnahme der Abteilung 14 zu verdanken. Eine Bemerkung dazu oder gar eine planliche Darstellung konnte im Projekt nicht vorgefunden werden. Aus diesen Gründen sind die vorgelegten Unterlagen aus hydrogeologischer Sicht weder als plausibel noch als ausreichend zu erachten.

Zu 2.:

Unabhängig vom oben Ausgeführten kann jedoch nicht erwartet werden, dass der Schutzzweck des ggst. schutzwürdigen Gebietes (hier: Schongebietsverordnung LGBl. Nr. LGBl. Nr. 34/1997 i.d.F. LGBl. Nr. 2/2006) wesentlich beeinträchtigt wird. Soweit der ha. hydrogeologische ASV anhand der vorliegenden Planunterlagen und mangels sonstiger Erwähnung feststellen konnte, wird das Schongebiet nur marginal, am äußersten Rand des Einzugsgebietes des Grundwasserwerkes, berührt. Zudem ist aufgrund der Konzeption des Vorhabens, der Zusammenlegung zweier bereits bestehender Straßen zu einer mit keiner erheblichen Änderung der Immission zu rechnen.“

XIV. Mit Schreiben vom 26. Februar 2018 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.

XV. Die Umweltschützerin hat am 7. März 2018 wie folgt Stellung genommen: *„Das Land Steiermark plant, im Gemeindegebiet von Kapfenberg auf einer Länge von 1118 m Teile der B 116 und der L 138 zusammenzulegen und einen neuen KVP zu errichten. Der DTV wird in einem Prognosezeitraum von 5 Jahren etwa 21.600 Kfz umfassen, das Projekt beansprucht schutzwürdige Gebiete der Kategorie D*

(Luft), E (Siedlungsbereich) und C (Wasserschongebiet). Aufgrund dieser Eckdaten ist die geplante Straßenzusammenlegung in die Tatbestände der Z 9 g) – i) des Anhanges 1 zum UVP-G einzuordnen und auf Basis des § 3 Abs. 4 UVP-G zu prüfen, ob zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der Schutzzweck, für den das jeweilige schutzwürdige Gebiet festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. Zu diesem Zweck wurden von der Behörde Gutachten aus den Fachbereichen Schalltechnik, Luftreinhaltung und Hydrogeologie eingeholt. Die befassten ASV kommen jeweils nachvollziehbar zu dem Schluss, dass aus dem Blickwinkel ihres jeweiligen Fachgebietes keine wesentliche Beeinträchtigung der einzelnen Schutzzwecke (Einhaltung der Grenzwerte – Luft, keine unzumutbare Belästigung von Menschen bzw. Reinhaltung des Grundwassers) zu besorgen sind. Aufgrund der schlüssigen Gutachten ist für das gegenständliche Vorhaben somit keine UVP erforderlich.“

XVI. Der Amtssachverständige für Naturschutz hat am 8. März 2018 mitgeteilt, dass die vorhabensgegenständlichen Grundstücke in keinem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie A im Sinne des Anhanges 2 UVP-G 2000 liegen.

B) Entscheidungsrelevanter Sachverhalt

I. Das gegenständliche Vorhaben umfasst die Zusammenlegung von Teilen der Landesstraßen B 116 und L 138 auf einer Länge von 1.118 m sowie die Errichtung eines Kreisverkehrs im Gemeindegebiet der Stadtgemeinde Kapfenberg. Hinsichtlich einer detaillierten Projektbeschreibung wird auf den Gesamtbericht (Beilage 1) verwiesen.

In einem Prognosezeitraum von fünf Jahren ist eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von rd. 21.600 Kfz zu erwarten (vgl. die Stellungnahme des verkehrstechnischen Amtssachverständigen unter Punkt A) IX.).

II. Schutzwürdige Gebiete der Kategorie A im Sinne des Anhanges 2 UVP-G 2000 sind nicht betroffen (vgl. die Stellungnahme des Amtssachverständigen für Naturschutz unter Punkt A) XVI.).

III. Das Vorhaben liegt zum Teil in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie C im Sinne des Anhanges 2 UVP-G 2000 (vgl. die Stellungnahme des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans vom 30. August 2017 unter Punkt A) V.).

IV. Gemäß § 1 Abs. 2 Z 6 lit. d) 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, liegen die Katastralgemeinden Deuchendorf und Hafendorf in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie D (PM10) im Sinne des Anhanges 1 UVP-G 2000.

V. Gemäß dem rechtsgültigen Flächenwidmungsplan 4.0 der Stadtgemeinde Kapfenberg sind im Umkreis von 300 m um das gegenständliche Vorhaben Grundstücke im Sinne der Definition des Anhanges 2 UVP-G 2000 „Kategorie E – Siedlungsgebiet“ ausgewiesen.

VI. Die Feststellungen ergeben sich aus dem Akteninhalt und dem Flächenwidmungsplan 4.0 der Stadtgemeinde Kapfenberg.

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.

III. 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.

IV. Gemäß Anhang 1 Z 9 lit. g) Spalte 3 UVP-G 2000 sind Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Schnellstraßen oder der 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.

Gemäß Anhang 2 UVP-G 2000 sind schutzwürdige Gebiete der Kategorie A nach der RL 79/409/EWG des Rates über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie), ABl. Nr. L 103/1, zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/24/EG des Rates vom 8. Juni 1994, ABl. Nr. L 164/9, sowie nach der Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie), ABl. Nr. L 206/7, in der Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung nach Artikel 4 Abs. 2 dieser Richtlinie genannte Schutzgebiete; Bannwälder gemäß § 27 ForstG; bestimmte nach landesrechtlichen Vorschriften als Nationalpark (Gebiete, die wegen ihrer charakteristischen Geländeformen oder ihrer Tier- und Pflanzenwelt überregionale Bedeutung haben) oder durch Verwaltungsakt ausgewiesene, genau abgegrenzte Gebiete im Bereich des Naturschutzes oder durch Verordnung ausgewiesene, gleichartige kleinräumige Schutzgebiete oder ausgewiesene einzigartige Naturgebilde; in der Liste gemäß Artikel 11 Abs. 2 des Übereinkommens zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt (BGBl. Nr. 60/1993) eingetragene UNESCO-Welterbestätten.

Schutzwürdige Gebiete der Kategorie C sind gemäß Anhang 2 UVP-G 2000 Wasserschutz- oder Wasserschongebiete gemäß §§ 34, 35 und 37 WRG 1959.

V. Gemäß Anhang 1 Z 9 lit. h) Spalte 3 UVP-G 2000 sind Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Schnellstraßen, der 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.

Schutzwürdige Gebiete der Kategorie B sind gemäß Anhang 2 UVP-G 2000 Alpinregionen. Untergrenze der Alpinregion ist die Grenze des geschlossenen Baumbewuchses, d.h. der Beginn der Kampfzone des Waldes (siehe § 2 ForstG 1975).

Gemäß Anhang 2 UVP-G 2000 sind schutzwürdige Gebiete der Kategorie D belastete Gebiete (Luft).

VI. Gemäß Anhang 1 Z 9 lit. i) Spalte 3 UVP-G 2000 ist der Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E berührt wird und eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 15 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist, UVP-pflichtig.

Gemäß Anhang 2 UVP-G 2000 sind schutzwürdige Gebiete der Kategorie E Siedlungsgebiete. Als Nahebereich eines Siedlungsgebietes gilt ein Umkreis von 300m um das Vorhaben, in dem Grundstücke wie folgt festgelegt oder ausgewiesen sind:

Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen (ausgenommen reine Gewerbe-, Betriebs- oder Industriegebiete, Einzelgehöfte oder Einzelbauten), Gebiete für Kinderbetreuungseinrichtungen,

Kinderspielflächen, Schulen oder ähnliche Einrichtungen, Krankenhäuser, Kuranstalten, Seniorenheime, Friedhöfe, Kirchen und gleichwertige Einrichtungen anerkannter Religionsgemeinschaften, Parkanlagen, Campingplätze und Freibadbecken, Garten- und Kleingartensiedlungen.

„Für die Lage in oder nahe Siedlungsgebieten ist konkret zu beurteilen, ob die Bevölkerung in diesen Gebieten durch gesundheitsgefährliche bzw. lebensbedrohende oder das Wohlbefinden erheblich einschränkende Immissionen wesentlich beeinträchtigt ist (US 27.5.2002, 7B/2001/10-18 Sommerein)“

VII. Gemäß § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 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 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.

VIII. Der vorhabensgegenständliche Straßenabschnitt umfasst eine Länge von 1.118 m.

Gemäß der Stellungnahme des Amtssachverständigen für Verkehrstechnik (vgl. Punkt A) IX.) lässt sich für einen Prognosezeitraum von fünf Jahren für das Jahr 2023 ein Verkehrsaufkommen von rd. 21.600 Kfz ableiten.

Das Vorhaben liegt in schutzwürdigen Gebieten der Kategorien C, D und E im Sinne des Anhanges 2 UVP-G 2000. Schutzwürdige Gebiete der Kategorien A und B im Sinne des Anhanges 2 UVP-G 2000 sind nicht betroffen.

Es ist somit Folgendes zu prüfen:

1. gemäß Anhang 1 Z 9 lit. g) Spalte 3 i.V.m. § 3 Abs. 4 UVP-G 2000, ob der Schutzzweck, für den das Wasserschongebiet (Grundwasserschongebiet zum Schutz des Wasservorkommens für das Grundwasserwerk Hafendorf der Stadtgemeinde Kapfenberg) festgesetzt wurde, durch die Realisierung des gegenständlichen Vorhabens wesentlich beeinträchtigt wird,
2. 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 zu einer wesentlichen Beeinträchtigung des Schutzzweckes, für den das schutzwürdige Gebiet der Kategorie D (hier: PM₁₀) festgesetzt wurde, kommt und
3. gemäß Anhang 1 Z 9 lit. i) Spalte 3 UVP-G 2000, ob der Schutzzweck für den das schutzwürdige Gebiet der Kategorie E festgelegt wurde (Schutz der Bevölkerung vor gesundheitsgefährlichen bzw. lebensbedrohenden oder das Wohlbefinden erheblich einschränkenden Immissionen), durch das gegenständliche Vorhaben wesentlich beeinträchtigt wird.

Zur Klärung dieser Fragen wurden Gutachten aus den Fachbereichen Hydrogeologie (vgl. Punkt A XIII.), Luftreinhalte (vgl. Punkt A XI.) und Schallschutz (vgl. Punkt A XII.) eingeholt. Überdies wurde eine verkehrstechnische Stellungnahme in Auftrag gegeben (vgl. Punkt A IX.).

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

Gemäß dem Gutachten des Amtssachverständigen für Hydrogeologie (vgl. Punkt A XIII.) ist keine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes des betroffenen Wasserschongebietes zu erwarten, da das Schongebiet nur marginal am äußersten Rand des Einzugsgebietes des Grundwasserwerkes berührt wird und auf Grund der Konzeption des Vorhabens (Zusammenlegung zweier bereits bestehender Straßen zu einer Straße) mit keiner erheblichen Änderung der Immission zu rechnen ist.

Der immissionstechnische Amtssachverständige kommt in seinem Gutachten (vgl. Punkt A XI.) zu folgendem Schluss: *„Sowohl für PM10 als auch für NO₂ gilt, dass im Bereich der Anrainer Beurteilungswerte sowohl vor als auch nach der Umsetzung des Projektes eingehalten werden. An den meisten Immissionspunkten wird der Beitrag des Projektes geringer. An jenen Punkten, die nach der Umsetzung mit höheren projektbedingten Belastungen zu rechnen haben, sind diese als irrelevant im Sinne des Schwellenwertkonzeptes einzustufen. Mit wesentlichen Beeinträchtigungen der Umwelt bzw. bei den betroffenen Siedlungsgebieten ist bei Umsetzung des Projektes nicht zu rechnen.“*

Der Amtssachverständige für Schallschutz führt in seinem Gutachten (vgl. Punkt A XII.) aus, dass es durch die projektgegenständlichen Lärmschutzmaßnahmen bei allen untersuchten 60 Wohnobjekten zu Verbesserungen der Situation bzw. zu einer maximalen Verschlechterung von +1 dB beim Wohnobjekt Brucker Straße 12 kommt, wobei die Veränderung um maximal 1 dB vom menschlichen Ohr nicht wahrgenommen werden kann.

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

IX. 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 „Finanzamtszahlung“ 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 Beschwerdeentscheidung absieht, auf Ihr Recht auf Durchführung einer Verhandlung verzichten, wenn Sie in der Beschwerde keinen solchen Antrag stellen.*

Ergeht per Rsb an:

1. Land Steiermark, Abteilung 16 des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung, Referat Gesamtverkehrsplanung und Straßeninfrastruktur – Neubau, Stempfergasse 7, 8010 Graz, als Projektwerber
unter Anschluss des vidierten Plansatzes II
2. Stadtgemeinde Kapfenberg, Koloman-Wallisch-Platz 1, 8605 Kafenberg, als Standortgemeinde
3. Abteilung 13, z.H. Frau Hofrat MMag. Ute Pöllinger, Stempfergasse 7, 8010 Graz, als Umweltsachverständige

Ergeht nachrichtlich an:

4. Bezirkshauptmannschaft Bruck-Mürzzuschlag, Dr.- Theodor-Körner-Strasse 34, 8600 Bruck an der Mur, als mitwirkende Behörde nach dem WRG 1959
5. Land Steiermark, Abteilung 16 des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung, Stempfergasse 7, Referat Verkehrsbehörde, 8010 Graz, als mitwirkende Behörde nach dem Steiermärkischen Landesstraßenverwaltungsgesetz 1964
6. Abteilung 14 des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung, Wartingergasse 43, 8010 Graz, als wasserwirtschaftliches Planungsorgan
7. Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus, 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