

INHALTSVERZEICHNIS

1	ALLGEMEINES	2
1.1	BEZUG UND AUFGABENSTELLUNG	2
2	ERGÄNZENDE BEURTEILUNG	3
2.1	NACH FACHBEREICHEN AUFGELISTETE BEURTEILUNG	3
3	ERGÄNZENDE UND ERLÄUTERENDE ANGABEN ZUM CROSS-CHECK	6

1 ALLGEMEINES

1.1 BEZUG UND AUFGABENSTELLUNG

Im Zuge der Bearbeitung des Verbesserungsauftrages vom 8. Juli 2008 wurden außer der fachspezifischen Bearbeitung der offenen bzw. zu erläuterten Punkte einzelner Fachberichte sowie des technischen Projektes auch die seit dem Zeitpunkt der Einreichung geänderten Rahmenbedingungen hinsichtlich der Transportabläufe berücksichtigt. Diese Änderungen beziehen sich einerseits auf die weiter fortgeführte Asphaltierung der Transportstraße sowie die Modifizierung des Logistikkonzeptes. Aus dieser Modifizierung ergaben sich Änderungen bei den jeweils eingesetzten Transportfahrzeugen sowie den Fahrfrequenzen. Diese Änderungen wurden außer im technischen Projekt auch in den ergänzenden Bearbeitungen der betroffenen Fachbereiche Luftschadstoffe /Staub, Lärm, Verkehr, Umweltmedizin sowie im Fachbereich Klima und Meteorologie beurteilt und bewertet.

Bei den Fachbereichen Geologie, Hydrogeologie, Geotechnik, Erschütterungen, Landschaftsbild, Siedlung und Raumentwicklung, Forstwirtschaft, Wildökologie und Jagd, Pflanzen und Tiere sowie Freizeit und Erholung wurde die Änderung der Rahmenbedingungen nur für den FB Freizeit und Erholung als relevant erkannt.

2 ERGÄNZENDE BEURTEILUNG

2.1 NACH FACHBEREICHEN AUFGELISTETE BEURTEILUNG

Luftschadstoffe/Staub

Die vorliegende Ergänzung der FVT gmbH. beurteilt unter Berücksichtigung der Transportentfernungen die geänderten Rahmenbedingungen dahingehend, dass keine negativen Auswirkungen bzw. relevante Zusatzbelastungen bei den nächsten Anrainern sowie dem Areal des LKH Leoben zu erwarten sind.

Lärm

Die von Dipl.-Ing. C. Schippinger im Rahmen der Bearbeitung des Verbesserungsauftrages durchgeführte Beurteilung der geänderten Transportvorgänge ergibt, dass keine relevanten Änderungen der Projektauswirkungen gegeben sind. Weiters wurden Angaben über die Mischanlage aufgenommen und der Wegfall von Fremdanlieferungen berücksichtigt. Auch dies führt zu keiner Änderung in der Beurteilung.

Klima, Meteorologie

Das vorliegende Gutachten der ZAMG für den FB Klima und Meteorologie beinhaltet bereits die geänderten Rahmenbedingungen. Der Ist-Zustand wurde mit einer mittleren Sensibilität beurteilt, die **Eingriffsintensität** durch das Vorhaben wurde als **gering** bewertet, sodass in der Kombination mit der Sensibilität eine **geringe Eingriffserheblichkeit** festgestellt wurde. Nähere Details sind dem ggst. Fachbeitrag zu entnehmen.

Verkehr

Im Rahmen der ergänzenden Bearbeitung des FB Verkehr fanden auch die nunmehr aktuellen und prognostizierten Verkehrsfrequenzen Berücksichtigung. Aus dieser Betrachtung ist keine Änderung der Beurteilung hinsichtlich der Auswirkungen auf Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs erforderlich.

Umweltmedizin

Im Rahmen der abschließenden Beurteilung durch Dr. Hellemann wurden die Auswirkungen auf die Gesundheit und das Wohlbefinden des Menschen auf Basis der ergänzten bzw. überarbeiteten Fachbeiträge geprüft und das Vorhaben als verträglich bewertet.

Geologie, Hydrogeologie

Wie aus der als Beilage geführten Stellungnahme (25.9.2008) des Büros Geoteam ersichtlich, erfolgt durch die geänderten Verkehrsströme keine Änderung der Bewertung.

Geotechnik

Die geänderten Verkehrsströme haben nach erfolgter Überprüfung auf den Fachbereich Geotechnik keine Auswirkungen hinsichtlich der durchgeführten Beurteilung.

Erschütterungen

Mit Stellungnahme vom 6.10.2008 bestätigt Hr. Dipl.- Ing. Reichl, dass die Änderungen der Fahrfrequenzen keine Auswirkungen auf den FB Erschütterungen haben (siehe Beilage).

Landschaftsbild

Die im Anhang beiliegende Stellungnahme des Büros freiland Umweltconsulting zeigt, dass durch die Änderungen in den Fahrbewegungen keine Änderung in der Beurteilung erforderlich ist.

Siedlung und Raumentwicklung

Die als Beilage geführte Stellungnahme des Büros freiland Umweltconsulting zeigt, dass durch die Änderungen in den Fahrbewegungen keine Änderung in der Beurteilung erforderlich ist.

Forstwirtschaft

Die als Beilage geführte Stellungnahme des Büros freiland Umweltconsulting zeigt, dass durch die Änderungen in den Fahrbewegungen keine Änderung in der Beurteilung erforderlich ist.

Wildökologie und Jagd

Die als Beilage geführte Stellungnahme des Büros freiland Umweltconsulting zeigt, dass durch die Änderungen in den Fahrbewegungen keine Änderung in der Beurteilung erforderlich ist.

Pflanzen und Tiere

Die als Beilage geführte Stellungnahme des Büros freiland Umweltconsulting zeigt, dass durch die Änderungen in den Fahrbewegungen keine Änderung in der Beurteilung erforderlich ist.

Freizeit und Erholung

Die als Beilage geführte Stellungnahme des Büros freiland Umweltconsulting zeigt, dass durch die Änderungen in den Fahrbewegungen keine Änderung in der Beurteilung erforderlich ist.

3 ERGÄNZENDE UND ERLÄUTERENDE ANGABEN ZUM CROSS-CHECK

In diesem Kapitel werden jene Punkte behandelt, die in direktem Zusammenhang mit der vernetzenden Bewertung stehen. Die weiteren Punkte wurden in den ergänzenden Fachgutachten behandelt.

Umweltbelastung

In der Umweltverträglichkeitsprüfung wird auf die Alternativenprüfung für gegenständliches Vorhaben eingegangen. Gemäß UVP-G und gemäß des Leitfadens des Umweltbundesamtes zur Erstellung von Umweltverträglichkeitserklärungen hat die Alternativenprüfung im Hinblick auf die Umweltauswirkungen zu erfolgen.

Laut Einreichunterlagen wird der Faktor „Umweltbelastung“ nur mit 30% bewertet. Der Faktor Transportentfernung wurde gesondert ausgewiesen und am stärksten berücksichtigt (50%) zugewiesen. Die Umweltrelevanz für Verfügbarkeit (Faktor 15%) ist nicht beschrieben. Ebenso nicht beschrieben ist das Kriterium Nachsorge, welches mit 5% berücksichtigt wurde. Warum die Nachsorge (nachhaltige Nutzung) nicht stärker bewertet wurde und welche Umweltrelevanz einhergeht wurde nicht beschrieben.

In den zusammenfassenden Bewertungen der dargestellten Alternativen (offensichtlich eine Aufsummierung der einzelnen, entsprechend gewichteten Kriterien) wurde das Kriterium „Umweltbelastung“ nicht berücksichtigt. (Dieses Manko betrifft nur die Umweltverträglichkeitserklärung im engeren Sinn - im technischen Bericht wurde dieser Fehler korrigiert)

Grundsätzlich gilt, dass nur genau beschriebene Kriterien nachvollziehbar wirken können. Dies gilt im Übrigen auch für die interne Alternativenüberlegung (3 mögliche Standorte für die eigene Deponie) im technischen Bericht.

Beantwortung

Wie im Technischen Bericht beschrieben wurden für die Punkte Transportentfernung und die damit verbundene Umweltbelastung die größte Gewichtung angesetzt. Dies ist darauf zurückzuführen, dass eine große Transportentfernung auch eine erhöhte Umweltbelastung mit sich bringt. Somit kann man dabei davon ausgehen, dass die umweltrelevanten Faktoren mit 80 % bewertet wurden. Für die Nachsorge ist durch eindeutige Vorschriften bzw. Vorgaben, die auf jeden Betreiber bzw. Standort ziemlich gleichwertig zutreffen geregelt. Daher wurde dieses Kriterium nicht höher bewertet. Die Wahl für den Standort 3 erfolgte im Wesentlichen auf Basis Transportentfernung und Eingriff in den Naturraum (Rodung).

Bewertung der Entsorgungsmöglichkeiten

Entsorgung:

Gewichtung:

1.Externe Entsorgung	Transportentfernung	0,50
2.Eigene Deponie	Umweltbelastung	0,30
	Verfügbarkeit	0,15
	Nachsorge	0,5
	Gesamt	1,00

Noten: 1 bis 4 1=sehr gut 2=gut 3=weniger gut 4=schlecht

Entsorgungsmöglichkeiten	Transportentfernung		Umweltbelastung		Verfügbarkeit		Nachsorge		Bewertung
	Note	Wert	Note	Wert	Note	Wert	Note	Wert	
1.Externe Entsorgung	4	2,00	3	0,90	1	0,15	1	0,05	3,10
2.Eigene Deponie	1	0,50	2	0,60	3	0,45	4	0,20	1,75

* die niedrigste Bewertung gewinnt!

Tabelle 1: Entsorgungsvarianten – richtig gestellt

Transportentfernung

Im Fachbericht Luft werden die Transportentfernungen, aufbauend auf der Schemadarstellung „Materialfluss“ beschrieben, um darauf aufbauend Transportemissionen zu berechnen. Es wird angeführt, dass sich die Wege mit Fortschreiten der Bauphasen und damit der Deponie verringern werden.

Nicht berücksichtigt wurde dabei in den Darstellungen, dass die bestehende Mischanlage nach Fertigstellung des Abschnitts A abgerissen und gegen eine neue Mischanlage westlich des Abschnittes D ersetzt wird. Änderungen der Transportentfernungen wurden dabei nicht berücksichtigt.

Beantwortung

Die Änderungen sind im aktuellen Fachbericht Luft berücksichtigt und bewertet.

Errichtung Mischanlage

Laut mündlicher Auskunft der Konsenswerberin bei der Besprechung am 07. Mai 2008 bestehen bei der neu zu errichtenden Mischanlage (Betornat) insbesondere bzgl. gas- und partikelförmiger Emissionen Verbesserungen im Vergleich zur bestehenden Anlage der Firma Transbeton (vgl. hierzu auch den Anhang des Fachberichts Schall - Schreiben der Fa. Liebherr Mischtechnik). Da keine Vergleichsdaten im schalltechnischen Bericht vorliegen, ist zumindest nicht auszuschließen, dass dies auch für den Bereich der Schallemissionen gilt.

Die frühzeitige Errichtung der neuen Mischanlage, wie ohnehin im schalltechnischen Bericht angenommen, könnte also dem Ziel der Minimierung der Umweltauswirkungen des Vorhabens dienen.

Beantwortung

Eine frühzeitige Errichtung der neuen Mischanlage ist derzeit nicht vorgesehen. Verbesserungen der Umweltauswirkungen durch die neue Mischanlage sind zu erwarten bzw. aus den Ergebnissen der Fachbeiträge erkennbar.

Klimadaten

Im technischen Bericht wurde zur Beschreibung der klimatischen Bedingungen im Untersuchungsraum auf Daten des LUIS zurückgegriffen, gemäß denen das Projektgebiet der Klimaregion D.8 zuzuordnen ist. Aus den hier erhältlichen Daten wurden auch die Hauptwindrichtungen (SW bis W) analog dem Murtalauswind beschrieben. Es wurden jedoch auch meteorologische Messungen am Standort durchgeführt (3 Monate im Jahr 2006), bei denen die Hauptwindrichtung zumindest für den Standort mit Wind aus NW bzw. SO angegeben wird. In der zusammenfassenden Beschreibung der Umweltverträglichkeitserklärung wird die Hauptwindrichtung im Vorhabensgebiet mit NW bis SW beschrieben.

Aussagen über Niederschlagsmengen und Nebelhäufigkeiten sind ob der kurzen Messperiode im meteorologischen Gutachten nicht enthalten. Gemäß technischem Bericht besteht jedoch bereits eine Klimadatenstation, die auch für die Messung der Niederschläge (gemäß D-VO) herangezogen werden kann und soll.

Beantwortung

Im Zuge des Verbesserungsauftrages wurde ein Fachbeitrag Klima und Meteorologie erstellt. Diesem ist zu entnehmen, dass tagsüber Anströmungen aus dem SO Sektor dominieren, in der Nacht ist die gemessene Windrichtung eindeutig dem NW Sektor zuzuordnen. Die Beurteilung ist dem Pkt. 2 zu entnehmen.

Graz, Oktober 2008

Dr. K. Schippinger