



**Liegenschaften und technische
Dienste**

BearbeiterIn: Dipl.-Ing. Dr. Richtig
Tel.: (0316) 877-5508
Fax: (0316) 877-3055

E-Mail: guido.richtig@stmk.gv.at

Bei Antwortschreiben bitte
Geschäftszeichen (GZ) anführen

GZ: ABT16 VT-TD.01-11/13 Bezug: ABT13-11.10-265/2013 Graz, am 30.08.2013

Ggst.: Golfpark Grottenhof GmbH & CoKG,
8430 Leibnitz/Kaindorf, Römerstraße 18,
Golfplatz Kaindorf an der Sulm,
UVP-Verfahren

FACHGUTACHTEN ZUR UVP

GOLFPARK GROTTENHOF

FACHBEREICH

VERKEHRSWESEN

1 INHALTSVERZEICHNIS

1	INHALTSVERZEICHNIS	2
2	FACHBEFUND	3
2.1	Einleitung	3
2.2	Allgemeines	3
2.3	Vorhaben	3
2.3.1	Golfplatz	3
2.3.2	Driving Range	4
2.3.3	Clubhaus	4
2.3.4	Betriebsgebäude	4
2.3.5	Fußgängerbrücken	4
2.3.6	Verkehrsanlagen	4
2.4	Bauabwicklung	5
2.5	Betriebsphase	5
3	GUTACHTEN IM ENGEREN SINN	6
3.1	Gutachten nach UVP-G	6
3.1.1	Räumliche Abgrenzung des Untersuchungsraumes	7
3.1.2	Zeitliche Abgrenzung der Projektbetrachtung	8
3.1.3	Verkehrsaufkommen in den Projektphasen	8
3.1.4	Verkehrliche Beurteilung	9
3.1.4.1	Ist-Zustand	9
3.1.4.2	Verkehrliche Beurteilung Bauphase	12
3.1.4.3	Verkehrliche Beurteilung Betriebsphase	12
3.1.5	Projektseitig vorgesehene Ausgleichsmassnahmen für die Bau- und Betriebsphase	14
3.1.6	Zusätzlich vorgeschlagene Auflagen und Massnahmen	15
3.1.7	Gesamtbeurteilung des Vorhabens	16
3.2	Gutachten nach weiteren Verwaltungsvorschriften	16
4	ZU DEN VARIANTEN UND ALTERNATIVEN	17
5	ZU DEN STELLUNGNAHMEN UND EINWENDUNGEN	18
5.1	Wasserwirtschaftliches Planungsorgan:	18
5.2	Umweltanwaltschaft Steiermark:	18
6	ZUSAMMENFASSUNG	19

2 FACHBEFUND

Im Befund zum gegenständlichen Vorhaben wird das eingereichte Projekt dargestellt und die verkehrlichen Abläufe während der Bau- und Betriebsphasen beschrieben.

2.1 EINLEITUNG

Die Golfpark Grottenhof GmbH & CoKG plant die Errichtung und den Betrieb eines Golfparks mit einem 9-Loch-Turnierplatz, einem 9-Loch-Kurzplatz und einer Driving Range im Gemeindegebiet von Kaindorf an der Sulm. Aufgrund des Vorhabens ist dafür eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren durchzuführen.

Die für die Beurteilungen erforderlichen Unterlagen mit der Projekt-Nummer P008 vom März 2013, wurden von Blue Networks e.U., Ingenieurbüro für Kulturtechnik und Wasserwirtschaft in 8430 Leibnitz/ Kaindorf erstellt.

2.2 ALLGEMEINES

Das 45 ha umfassende Projektgebiet befindet sich in der Marktgemeinde Kaindorf an der Sulm. Im Westen erfolgt die Abgrenzung durch die Laßnitz, im Norden und Osten durch einen Altarm der Laßnitz und im Süden durch die Landesstraße Nr. B74, Sulmtal Straße.

Der Standort des Golfpark Grottenhof kann grundsätzlich über drei Zufahrten erreicht werden. Als Hauptzufahrt dient die Zufahrt über die Landesstraße Nr. B74 und den Kreuzkogelweg. Auch aus dem nördlich gelegenen Hinterland kann über den Kreuzkogelweg zugefahren werden. Als weitere Zufahrt besteht die Möglichkeit direkt von der L B73/L B74 kommend, noch vor der Laßnitzbrücke abzuzweigen und über den Wirtschaftsweg Grottenhof I zuzufahren. Für die aus dem Ortsgebiet von Kaindorf kommenden Ortskundigen besteht schließlich auch die Möglichkeit, von der L 631 aus über den Wirtschaftsweg Grottenhof I zuzufahren.

Die zur Nutzung durch das Projekt vorgesehenen Flächen sind derzeit für land- und forstwirtschaftliche Zwecke gewidmet und befinden sich hier zurzeit Mais- und Kürbiskulturen. Das Vorhaben befindet sich im Naturpark Südsteirisches Weinland und es schließen die geplanten Golfplatzanlagen lediglich durch die Laßnitz getrennt, östlich an das Naturparkzentrum Grottenhof an. Das Clubhaus wird direkt in die bestehenden Gebäude des Naturparkzentrums integriert.

Mit dem geplanten Golfpark Grottenhof soll auch das Angebot im und um das Naturparkzentrum erweitert werden und damit positive Auswirkungen auf die Nutzungsfrequenz und Auslastung des Naturparkzentrums erreicht werden.

2.3 VORHABEN

Das Vorhaben umfasst neben der Modellierung des Geländes und die Ausgestaltung als Golfplatz, auch die Errichtung eines Clubhauses, eines Betriebsgebäudes und einer Wetterschutzhütte sowie einer Driving Range und die Anlage von Verkehrsflächen (Wege und Pkw- sowie Bus-Abstellplätze) einschließlich einer Fußgängerbrücke über die Laßnitz und einer Fußgängerbrücke über einen Hochwasserabflussgraben.

2.3.1 GOLFPLATZ

Ziel bei der Planung des Golfplatzes war die Wiederherstellung des Landschaftscharakters als Aulandschaft. Dies soll durch die Nachbildung von vernetzten Altarmen mit Grundwasserteichen und Au-

waldbereichen erreicht werden. Der Golfplatz umfasst einen außenliegenden 9-Loch-Turnierplatz, einen innenliegenden 9-Loch-Kurzplatz und südöstlich davon die Driving Range.

2.3.2 DRIVING RANGE

Die Driving Range mit den Anlagen zum Putten und Chippen sowie zum Abschlagen der Drives, dient dem Übungsbetrieb und ist zwischen den Golfplätzen und der Landesstraße B74 situiert. Der Achsabstand zur etwa parallel verlaufenden Landesstraße beträgt zwischen rd. 85 m und 115 m. Neben dem überdachten Abschlagsbereich befinden sich hier auch Lagerräume für Golfausrüstungen, eine Reinigungsstation für Golfschläger und eine Ballsortiermaschine. Die Gebäude werden in Form von Holzkonstruktionen errichtet. Unter Berücksichtigung des Wasserstandes bei einem HQ₁₀₀ werden die Gebäudefundamente entsprechend über die Geländeoberfläche herausgehoben.

2.3.3 CLUBHAUS

Es ist geplant, das Clubhaus in einem Gebäude, welches im Rahmen der Revitalisierung der historischen Gebäude aus finanziellen Gründen bisher noch nicht saniert wurde, unterzubringen. Das Raumkonzept sieht hier die Rezeption des Golfparks, Umkleiden, einen Golf-Shop sowie eine Vinothek und eine gastronomische Nutzung mit Sitzplätzen für etwa 70 Gäste vor. Weiters ist hier in einem abgetrennten Bereich auch ein Abstellraum für Golf-Carts eingeplant.

2.3.4 BETRIEBSGEBÄUDE

Gemäßen vorliegenden Projektplänen wird das Betriebsgebäude im südöstlichen Eck der Golfplatzanlage angeordnet. Dort untergebracht werden das Büro des Greenkeepers, ein Sozialraum und Sanitäreinrichtungen für die Mitarbeiter, eine Werkstatt, eine Waschanlage für Maschinen und Geräte, Lager Räume für Dünger, Sand und andere Betriebsmittel sowie eine Tankstelle. Dieses Gebäude wird in Holzriegelbauweise errichtet und mit einem Satteldach versehen. Da sich der Standort im HQ₁₀₀ Abflussbereich befindet, werden die Fundamente entsprechend über das Geländeniveau geführt.

2.3.5 FUßGÄNGERBRÜCKEN

Als direkter Zugang zwischen dem Clubhaus und dem Einstieg in den Golfparcours bzw. der Driving Range, wird auf der Höhe des Clubhauses eine neue Brücke über die Laßnitz errichtet. Die Gesamtlänge des einfeldrigen Brückentragwerkes aus Stahlprofilen beträgt rd. 37 m und die freie Stützweite 36 m. Als nutzbare Breite ist 3,5 m geplant. In weiterer Folge ist nach der Querung des Feldweges eine zweite Brücke über das Hochwassergerinne vorgesehen. Die Spannweite dieser Brücke beträgt 8 m und die nutzbare Breite wiederum 3,5 m. Die Höhenlage der Brücken wurde so gewählt, dass zum Wasserspiegel des HQ₁₀₀ noch ein Freibord von etwa 30 bzw. 25 cm verbleibt. Im Tragwerk der Brücken werden weiters auch E-Kabel und Telekabel verlegt.

2.3.6 VERKEHRSANLAGEN

Auf dem Areal des Naturparkzentrums Grottenhof bestehen derzeit 68 geschottert befestigte Pkw-Abstellplätze und zwei Busparkplätze. Zusätzlich stehen hier für Großveranstaltungen noch rund 1.700 weitere Abstellplätze zur Verfügung. Im Rahmen des Vorhabens ist eine Erweiterung der fixen Abstellplätze um 66 Pkw-Stellplätze vorgesehen. Diese Stellplätze werden in der Anordnung gleich wie im Bestand östlich davon angeordnet und wird am Parkplatzen ein direkter Zugangsweg zum Clubhaus angelegt. Weiters sind zwei zusätzliche Abstellplätze für Autobusse im Anschluss an die bestehenden Bus-Stellplätze vorgesehen.

Es ist geplant, nur einen kleinen Teil des Wegenetzes befestigt auszuführen. Dies sind die Zugangsbereiche von der Laßnitzbrücke bis zur Driving Range und zum Abschlagsbereich von Loch 1. Die sonstigen Wege für Fußgänger und Golfcarts innerhalb des Golfplatzes werden als gemähte Wiesenwege angelegt.

Der bestehende Weg rund um das Projektgebiet entlang der Laßnitz und entlang des Altarmes wird auch weiterhin für diverse Freizeitnutzungen wie Spazieren, Wandern, laufen und Reiten für die gesamte Bevölkerung offen gehalten.

2.4 BAUABWICKLUNG

Der Baubeginn ist ab Herbst 2013 nach dem Abschluss der Ernte geplant. Als Zielvorstellung gilt die Aufnahme des Spielbetriebes an der Übungsanlage im Sommer 2014. Der 9-Loch Turnierplatz und der 9-Loch Kurzplatz sollen im Sommer 2015 in Betrieb gehen.

Als Vorarbeit zum Golfparkprojekt ist vorgesehen, die bestehende 20-kV Freileitung, welche das Projektgebiet in nord-südlicher Richtung geradlinig quert, zu verlegen. Geplant ist eine Erdverkabelung auf eine Länge von ca. 730 m, zuerst entlang des Begleitweges parallel zur L B74 und in weiterer Folge neben dem Weg entlang der Laßnitz.

Die Bauphasen der drei einzelnen Vorhabensteile Driving Range, Kurzplatz und 9-Loch-Golfplatz gliedern sich jeweils in Phasen der Erdbewegungen und der Platzgestaltung. Gemäß dem Bauzeitplan sind in den Monaten Dezember bis Februar witterungsbedingt keine Erdarbeiten vorgesehen. Für den Rohbau des Golfplatzes, welcher die Geländegestaltung und den Aushub der Grundwasserteiche umfasst, sind rund 200.000 m³ an Erdbewegungen erforderlich.

Vor dem Beginn der Erdarbeiten werden Baustraßen sowie Transport- und Fahrwege festgelegt. Vor jeder Bodenbewegung wird der Oberboden in anstehender Stärke abgetragen und zur Wiederverwendung seitlich gelagert. Die Erdarbeiten werden gemäß dem Modellierungsplan durchgeführt. Alle Teiche werden als Grundwasserteiche angelegt. Das gesamte Aushubmaterial wird zur Modellierung des Geländes verwendet. Es ergibt sich somit eine ausgeglichene Massenbilanz zwischen Aushub und Auftrag und sind daher in dieser Bauphase auch keine Transportfahrten auf dem öffentlichen Straßennetz erforderlich.

Nach dem Rohbau werden die Rasenflächen entsprechend aufgebaut wobei danach eine mehrmonatige Fertigstellungspflege des Rasens nötig ist. Weiters werden die Bunker angelegt, Bewässerungssysteme installiert, die Driving Range errichtet und die vorgesehenen Auwaldbereiche gepflanzt.

Parallel zu den Arbeiten am eigentlichen Golfplatz wird das Betriebsgebäude errichtet, das bestehende Wirtschaftsgebäude saniert und als Clubhaus ausgebaut und die neue Erschließungsbrücke über die Laßnitz und die Brücke über den Hochwassergraben gebaut. Diese baulichen Maßnahmen sollen im Winter 2014/2015 abgeschlossen sein.

2.5 BETRIEBSPHASE

Der Golfpark Grottenhof besteht aus einem 9-Loch-Turnierplatz, einem 9-Loch-Kurzplatz und einer Übungsanlage. Diese Einrichtungen werden sowohl den Clubmitgliedern als auch Gastspielern aus anderen Golfclubs zur Benützung offen stehen. Zudem wird der einfacher zu spielende Kurzplatz auch Anfängern ohne Platzreife zur Verfügung stehen. Die Gesamtanlage bietet bei vollem Spielbetrieb bis zu 120 Spielern gleichzeitig Platz. Es wird davon ausgegangen, dass diese Vollauslastung nur an Wochenenden gegeben sein wird und an Wochentagen mit einer Spielerfrequenz von bis zu 80 Personen zu rechnen ist.

Auf der Grundlage der Wirtschaftlichkeitsstudie wird in Summe zur Verwaltung, im Betriebshof und in der Golf-Lounge mit 6 Vollzeitbeschäftigten und 7 Teilzeitkräften gerechnet.

Die Spielperiode erstreckt sich von März bis November, wobei abhängig von den Witterungsverhältnissen, ein Betrieb auch außerhalb dieser Periode möglich ist. Als Rahmen für die täglichen Betriebszeiten wird angegeben:

Golfplatz Rezeption	in der Spielperiode täglich	von 09:00 bis 19:00
Gastronomie	täglich	von 08:00 bis 22:00
Spielbetrieb Golfplatz	in der Spielperiode täglich	bei Tageslicht
Platzpflege	in der Spielperiode täglich	von 06:00 bis 21:00
Beregnung	in der Spielperiode täglich	von 22:00 bis 06:00
Mitarbeiter Zu-/Abfahrten	täglich	von 05:45 bis 22:15

Zur Abschätzung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens in der Betriebsphase des Golfparks Grottenhof wurden die Angaben aus der Wirtschaftlichkeitsberechnung als Grundlage herangezogen. Demnach wird von 800 Golfclubmitgliedern ausgegangen und werden 15 Spieltage pro Mitglied angesetzt sowie zusätzlich 4.000 Greenfees (Benützung durch nicht-Mitglieder) angenommen.

In der Gastronomie wird wochentags mit durchschnittlich 20 Gästen und am Wochenende mit jeweils täglich etwa 40 Gästen gerechnet. Daraus ergeben sich unter Berücksichtigung von 220 Spieltagen pro Jahr wochentags ca. 180 Zu- und Abfahrten und am Wochenende 320 Zu- und Abfahrten. An Spitzentagen, zu welchen auch Turniertage zählen, werden 360 Zu- und Abfahrten abgeschätzt. Dazu wird ausgeführt, dass hier in der Regel lediglich clubinterne Turniere ohne Zuschauer stattfinden werden, da es sich um einen 9-Loch-Golfplatz handelt.

Es bestehen grundsätzlich drei Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten für den Golfpark. Es wird davon ausgegangen, dass sowohl die Golfspieler und Gäste als auch das Personal und die Lieferanten zu mehr als 90 % die Hauptzufahrt von der L B74 über den Knoten mit der Kreuzkogelstraße wählen werden. Lediglich die Gäste der Beherbergungsbetriebe nördlich des Golfparks, unter anderem auch vom Hotel Staribacher, kommen direkt über den Kreuzkogelweg. Weiters können die Bediensteten des Betriebs hofes sowie die Lieferanten auch über den Wirtschaftsweg Grottenhof I zufahren.

Der interne Verkehr beschränkt sich im Wesentlichen auf Fahrten mit elektrobetriebenen Golfcarts zwischen dem Clubhaus rechtsufrig der Laßnitz und dem Golfplatz auf der anderen Flussseite sowie Erledigungen des Personals zu Fuß oder mittels Fahrrad bzw. Transporte zum Betriebs hof mittels Kfz. Im Zuge dessen muss ist der Gudenusweg, eine Gemeindestraße welche zwischen dem Clubhaus und der Laßnitz verläuft, gequert werden. Zu diesem Zweck ist direkt gegenüber der Einfahrt in das Clubhaus die Errichtung einer neuen Brücke über die Laßnitz und einer zweiten Brücke über den Hochwasserabflussgraben geplant.

3 GUTACHTEN IM ENGEREN SINN

Da das Flächenausmaß des geplanten Golfparks Grottenhof 10 ha übersteigt, ist neben der Durchführung materienrechtlicher Verfahren auch eine Prüfung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz in einem vereinfachten Verfahren erforderlich.

3.1 GUTACHTEN NACH UVP-G

Gegenstand der verkehrlichen Begutachtung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung ist die Beurteilung der Auswirkungen des geplanten Projektes auf die Verkehrssituation im Einflussbereich des Vorhabens.

Die fachliche Beurteilung des Vorhabens im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit erfolgt unter besonderer Berücksichtigung der Ausführungen für den Fachbereich Verkehr auf der Grundlage der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) vom März 2013, vorgelegt von Blue Networks e.U., Ingenieurbüro für Kulturtechnik und Wasserwirtschaft in 8430 Leibnitz/Kaindorf.

Weiters wurden ergänzende und abklärende Gespräche mit den Projektanten und dem Verfasser des Fachbeitrages Verkehr geführt sowie Ortsbesichtigungen durchgeführt.

Im verkehrlichen Teil der vorgelegten UVE werden die Auswirkungen des Vorhabens auf das Verkehrsgeschehen auf öffentlichen Straßen im Hinblick auf die Beeinträchtigung der Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit, sowie die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit in den Bauphasen und während des Betriebes des Golfparks bearbeitet.

Aus verkehrlicher Sicht als maßgeblich erachtet wird die Gewährleistung einer sicheren, leichten und flüssigen Verkehrsabwicklung für alle betroffenen Verkehrsteilnehmer auf den öffentlichen Straßen und Wegen während der Bauphasen und dem danach folgenden Betrieb des Golfparks.

Es erfolgt eine quantitative bzw. qualitative Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens für die verschiedenen Planfälle.

Da der Verkehrszustand als solcher für sich kein Schutzgut im Sinne des UVP-Gesetzes darstellt, erfolgt die Beurteilung der Umweltverträglichkeit über die Folgewirkungen der durch das Vorhaben entstehenden zusätzlichen Verkehrsbelastungen und veränderten Verkehrsbedingungen. Die Auswirkungen aus verkehrlicher Sicht werden im Hinblick auf die Verkehrssicherheit sowie auf die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrsablaufes beurteilt. Die negativen Auswirkungen ergeben sich als Folgewirkungen bei nachteiligen Veränderungen der Qualität des Verkehrsgeschehens.

Sind aus verkehrlicher Sicht negative Auswirkungen zu erwarten, so wird davon ausgegangen, dass vom Projektwerber Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung dieser Auswirkungen festgelegt werden. Die Wirksamkeit der Maßnahmen wird bewertet und dient als eine der Grundlagen für die Beurteilung hinsichtlich der Folgewirkungen des Vorhabens.

Die Beschreibung der Resterheblichkeit nach Berücksichtigung der Wirkung von Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen bildet die Grundlage für die abschließende Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens aus verkehrlicher Sicht im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung.

3.1.1 RÄUMLICHE ABGRENZUNG DES UNTERSUCHUNGSRRAUMES

Im Gegensatz zu anderen Fachgebieten, lässt sich für den Fachbereich Verkehr keine starre Abgrenzung des Untersuchungsbereiches festlegen, sondern es ergibt sich die räumliche Abgrenzung aus dem Einflussbereich der Auswirkungen durch das Vorhaben. Die Abgrenzung für die Verkehrsuntersuchungen ergibt sich fallbezogen weiters aus der Netzdichte und der funktionellen Gliederung des Wegenetzes.

Betrachtet werden Straßen und Wege, die bereits schon derzeit durch den Betrieb des Naturparkzentrums Grottenhof und in weiterer Folge dann auch in den Bauphasen und in der Betriebsphase des neuen Golfparks als Zufahrt genutzt werden, oder durch das Projekt in anderer Weise beeinflusst werden. Zu berücksichtigen sind vor allem die möglichen Konflikte durch Baustellenfahrten und Nutzungsbeeinträchtigungen während einzelner Bauphasen sowie bei Großveranstaltungen.

Das Anspruchsniveau des Untersuchungsrahmens ergibt sich auch in Abstimmung mit anderen Fachbereichen in der UVE, insbesondere den Bereichen Lärmbelastungen und Luftgüte, da die verkehrlichen Auswirkungen für diese Fachbereiche die Grundlagen der weiteren Bearbeitung darstellen.

Im engeren Untersuchungsbereich speziell betrachtet wird im vorliegenden Fall der für das Vorhaben maßgebliche Kreuzungsbereich des Kreuzkogelweges mit der Landesstraße Nr. B74, Sulmtal Straße, in km 2,284.

Der weitere Untersuchungsraum berücksichtigt die maßgeblichen Zufahrtsrouten zum Projektstandort und umfasst im Osten den ca. 3,5 km entfernten Abschnitt zwischen dem Autobahnanschluss Leibnitz der A9, Phyrnautobahn und der Abzweigung des Kreuzkogelweges in km 2,284 von der L B74. Dazwischen befinden sich der Kreisverkehrsplatz Gralla mit der L B67, der Kreisverkehrsplatz Kaindorf mit der in nördliche Richtung verlaufenden L 602, Schönbergstraße, sowie der in südliche Richtung verlaufenden L 611, Leibnitzerstraße, und unmittelbar vor der Laßnitz die Abzweigung der in südliche Richtung verlaufenden L 631, Arnfelderstraße. Im Westen erstreckt sich der Untersuchungsraum bis zur rd. 2 km entfernten Seggaubergkreuzung der L B74, wo die L 662, Seggaubergstraße, in südliche Richtung abzweigt.

3.1.2 ZEITLICHE ABGRENZUNG DER PROJEKTBETRACHTUNG

Als zeitlicher Rahmen für die verkehrlichen Untersuchungen wird das geplante Jahr der Inbetriebnahme 2015 und als Prognosehorizont die zehn darauf folgenden Jahre bis 2025 angesetzt.

Basisjahr für die Ausgangsdaten ist das Jahr 2011, wobei die Verkehrszahlen der L B73 und L B74 aufgrund einer aktuellen Verkehrsuntersuchung auf das Jahr 2012 hochgerechnet wurden.

Zeitliche Randbedingungen ergeben sich auch aus den Anlieferungszeiten für Baumaterialien während der Bauphasen sowie der Öffnungszeiten des Golfparks und der zugehörigen Gastronomie. Innerhalb dieser Zeiten werden die Maximalbelastungen ermittelt und zur Beurteilung herangezogen.

Während der Bauphase sind Bautätigkeiten von Montag bis Freitag in der Zeit von 6:00 bis 19:00 vorgesehen. Lediglich in Ausnahmefällen können nach Zustimmung der Anrainer Arbeiten auch bis spätestens 20:00 durchgeführt werden.

Nach der Inbetriebnahme des Golfparks ist in der Gastronomie ein ganzjähriger Betrieb täglich in der Zeit von 8:00 bis 22:00 geplant. Der Spielbetrieb am Golfplatz ist grundsätzlich von März bis November bei Tageslicht vorgesehen. Es wird jedoch vorbehalten, den Betrieb bei entsprechenden Witterungsbedingungen auch in die Monate davor oder danach auszudehnen. In der Spielperiode ist die Rezeption des Golfplatzes täglich zwischen 9:00 und 19:00 besetzt, erfolgt die Platzpflege täglich von 6:00 bis 21:00 und wird die Beregnung während der Nachtstunden von 22:00 bis 6:00 durchgeführt. Die ersten Mitarbeiter fahren ab etwa 5:45 zu und die letzten Mitarbeiter verlassen das Areal bis etwa 22:15.

3.1.3 VERKEHRSAUFKOMMEN IN DEN PROJEKTPHASEN

In den vorgelegten Fachunterlagen werden für die verkehrliche Beurteilung des Projektes insgesamt drei Planfälle betrachtet. Neben der Bestandssituation 2011/2012 sind dies die Nullvariante 2015, die Bauphase sowie eine Prognose für das Jahr 2025.

Den Berechnungen wurde das Grundverkehrsaufkommen zugrunde gelegt und mit dem baustellen- bzw. betriebsbedingten Verkehrsaufkommen überlagert.

Für das zukünftige Verkehrsaufkommen wurde ohne weitere Nachweise eine jährliche Steigerung von 1% angenommen. Weiters wird davon ausgegangen, dass das Verkehrsaufkommen der Spitzenstunde 10% des durchschnittlichen Tagesverkehrsaufkommens ausmacht.

Straße	Bestand 2015, beide Fahrrichtungen		projektbezogener Verkehr der Betriebsphase, beide Fahrrichtungen		Prognose Betriebsphase 2015, beide Fahrrichtungen		Prognose Betriebsphase 2025, beide Fahrrichtungen	
	DTV [Kfz/24h]	Spitzenstunde [Kfz/h]	DTV [Kfz/24h]	Spitzenstunde [Kfz/h]	DTV [Kfz/24h]	Spitzenstunde [Kfz/h]	DTV [Kfz/24h]	Spitzenstunde [Kfz/h]
L B74, Abschnitt Grottenhof – Kreuzung Seggauberg	8.249	825	36	7	8.285	832	9.114	915
L B74, Abschnitt Grottenhof - Kaindorf	8.249	825	270	54	8.519	879	9.371	967
L B74, Abschnitt KVA Gralla bis KVA Kaindorf/Sulm	11.590	1.159	126	25	11.716	1.184	12.888	1.303
L 602, Bereich Kaindorf/Sulm	5.989	599	90	18	6.079	617	6.687	679
L 611, Bereich Kaindorf/Sulm	7.797	780	54	11	7.851	791	8.636	870
L 631 Bereich Grottenhof	2.373	237	54	11	2.427	248	2.670	273
L B73, Bereich Autobahnanschluß Leibnitz	15.504	1.550	54	11	15.558	1.561	17.114	1.717
A 9, Bereich Leibnitz	25.199	2.520	54	11	25.253	2.531	27.778	2.784

3.1.4 VERKEHRLICHE BEURTEILUNG

3.1.4.1 Ist-Zustand

Die verkehrliche Ausgangssituation (Ist-Zustand) kann durch mehrere Parameter beschrieben werden. Es sind dies die funktionelle Gliederung der Verkehrsinfrastruktur, die Verkehrsbelastungen und deren tageszeitlicher Verlauf, die Kapazitätsgrenzen von Straßenzügen (Leistungsfähigkeit) sowie geometrische und sonstige Randbedingungen (Straßenbreite, Kurvenradien, Geschwindigkeits- und Gewichtsbeschränkungen, Überholmöglichkeiten, Sichtweiten, Steigungen) der Straßenanlagen.

Landesstraßen:

In der vorliegenden Umweltverträglichkeitserklärung wurden die am Verkehrsserver des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung vorhandenen Informationen zur Verkehrsbelastung und hinsichtlich der Verkehrszusammensetzung für Landesstraßen (DTV in Kfz/24h mit Schwerverkehrsanteil), herangezogen. Nach einer Anpassung der Verkehrswerte der L B73 und L B74 an die Ergebnisse einer Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2012, sowie die Hochrechnung auf das Jahr 2015, ergeben sich für die betroffenen Abschnitte der maßgeblichen Straßenverbindung zum Golfpark von der A9 aus über die L B73 und die L B74 durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen im Ausmaß von ca. 15.500 Kfz und 11.600 Kfz sowie 8.250 Kfz im direkten Bereich der Zufahrt zum Golfpark über den Kreuzkogelweg. Der Lkw-Anteil beträgt hier etwa 3% zwischen der A 9 und der L B67 und weiter in westliche Richtung bis zu 10%. Die betreffende Straßenverbindung über die L B74 und L B73 zur A 9 wurde im regionalen Verkehrskonzept in die Kategorie C1 eingereiht und weist daher eine entsprechend hohe Bedeutung auf. Dem entsprechend ist bei jeder Veränderung der verkehrlichen Situation darauf zu achten, dass die angestrebte Betriebsgeschwindigkeit zwischen 60 und 75 km/h auch künftig gewährleistet wird. Zudem stellt dieser Straßenzug in Verbindung mit der A 9 auch eine wichtige Pendlerstrecke dar.

Der Abschnitt der L B74 ab dem Ortsende von Kaindorf bis über die Abzweigung der L 662 in Richtung Seggauberg verläuft im Freiland. Geschwindigkeitsbeschränkungen wurden hier nicht verordnet und es kann daher mit der höchst zulässigen Geschwindigkeit von 100 km/h gefahren werden. Abschnittsweise bestehen in Kreuzungsbereichen Überholverbote. Die Landesstraße weist im Projektgebiet einen stark gestreckten Verlauf in leichter bis mittlerer Dammlage auf und ist im Verhältnis zum vorhandenen Verkehrsaufkommen mit einer Fahrbahnbreite von 7 m ausreichend gut ausgebaut. Sowohl im Bereich der Hauptzufahrt über den Kreuzkogelweg als auch bei der östlich der Laßnitz gelegenen zweiten Zufahrt befinden sich im Verlauf der L B74 Linksabbiegestreifen. Bei der Zufahrt zum Kreuzkogelweg besteht auf der L B74 zudem auch ein Rechtsabbiegestreifen. Unmittelbar vor dem Beginn des Rechtsabbiegestreifens wurde vor einigen Jahren eine Bushaltestelle in Form einer Busbucht mit einer direkten Gehwegverbindung zum Naturparkzentrum Grottenhof errichtet. Die Busbucht der Fahrtrichtung Leibnitz befindet sich auf der anderen Straßenseite unweit davon. Um dort hin zu gelangen, muss allerdings die L B74 gequert werden. Die Sichtverhältnisse sind insgesamt ausreichend gut, lediglich bei der Ausfahrt vom Wirtschaftsweg I in die L B74 bestehen, bedingt durch die Geländeverhältnisse und dort montierten Hinweistafeln, Sichteinschränkungen.

Gemeindestraßen:

Der Kreuzkogelweg stellt die Hauptzufahrt zum geplanten Golfplatz dar. Diese Straße der Gemeinde Kaindorf an der Sulm zweigt etwa rechtwinkelig von der L B74 ab und verläuft im betreffenden Abschnitt nahezu geradlinig und ohne eine maßgebliche Steigung in nordwestliche Richtung. Diese Straße dient derzeit als Zufahrt zum bestehenden Naturparkzentrum Grottenhof welches rd. 150 von der Landesstraße entfernt gelegen ist und den Beherbergungs- und Gastronomiebetrieben sowie verstreuten Einzelleistungen.

Gemäß der Kartendarstellung im webGIS pro Steiermark, verläuft der Wirtschaftsweg Grottenhof I aus südlicher Richtung von der Abzweigung von der L 631 kommend entlang der Laßnitz, unterquert die L B74 im Zuge der dortigen Laßnitzbrücke, quert dann nach rd. 130 m im Verlauf einer Wirtschaftsbrücke die Laßnitz und mündet dort in den Gudenusweg. Der Gudenusweg beginnt mit der Abzweigung vom Kreuzkogelweg, verläuft südlich des Parkplatzes in Richtung Laßnitz und in weiterer Folge dem westlichen Ufer der Laßnitz folgend in nördliche Richtung.

Nach der Unterquerung der L B74, zweigt der Begleitweg I B74 Nord in östliche Richtung zum geplanten Betriebsgebäude ab. Dieser Weg dient als Zufahrt zu den derzeit landwirtschaftlich genutzten Flächen und zum dahinter befindlichen Auwald. In der Bauphase ist hier die Zufahrt zur Baustelleneinrichtung und danach zum Betriebsgebäude des Golfplatzes vorgesehen.

Unmittelbar in der Fortsetzung der Wirtschaftsbrücke verläuft der Weg Grottenhofzentrum IV am nördlichen Rand des Parkplatzes zum Kreuzkogelweg.

Der überregionale Radweg R 6, Römerradweg, verläuft aus nördlicher Richtung kommend zuerst entlang des Gudenusweges, wechselt dann im Zuge der Wirtschaftsbrücke die Laßnitzseite und verläuft dann weiter in südliche Richtung über den Wirtschaftsweg I.

Alle diese Gemeindewege sind asphaltiert befestigt und weisen Fahrbahnbreiten zwischen 3,5 und 5 m auf. Verkehrszahlen zu diesen Wegen liegen nicht vor. Allerdings ist zumindestens in der warmen Jahreszeit, fallweise mit einem erheblichen Fahrradverkehr auf der Route des Römerradweges R 6 zu rechnen.

Verkehrssicherheit:

Die Hauptzufahrt zum Golfplatz über den Kreuzkogelweg zweigt in ca. km 2,28 von der L B74 ab und befindet sich die Abzweigung der zweiten Zufahrtsmöglichkeit in ca. km 2,03 der L B74.

Zwischen ca. km 2,5 und ca. km 1,96 der L B74 ist eine Unfallhäufungsstrecke ausgewiesen. Somit befinden sich beide Zufahrtbereiche im Verlauf dieses unfallkritischen Steckenabschnittes.

Aus der Unfallstatistik der Statistik Austria für die Jahre 2007 bis 2011 kann entnommen werden, dass es in den Jahren 2007 bis 2009 im Bereich der Kreuzung der L B74 mit dem Kreuzkogelweg zu 3 Unfällen mit insgesamt 8 verletzten Personen gekommen ist und sich in den Jahren 2010 und 2011 hier keine Unfälle mit Personenschaden ereignet haben. Unfälle mit lediglich Sachschäden werden nicht erfasst und es liegen darüber daher keine Daten vor.

Im Bereich der zweiten Zufahrt zum geplanten Golfplatz, wo die L 631 aus südlicher Richtung kommend in die L B74 einmündet und an dieser Stelle in nördliche Richtung der Wirtschaftsweg zum Golfplatz abzweigt, wurden in den Jahren 2007 bis 2011 in Summe 9 Unfälle mit 13 Verletzten registriert. Auf dem Straßenabschnitt zwischen dem Kreisverkehr Kaindorf in ca. km 1,43 und den betreffenden Golfplatzzufahrten kam es im selben Zeitraum zu 30 Unfällen mit insgesamt 47 Verletzten.

Im Vergleich weist der Straßenabschnitt der L B74 westlich der Kreuzung mit der L 611 bzw. L 602 allerdings gemäß den Angaben im webGIS pro Steiermark unterdurchschnittliche Unfallraten auf.

Leistungsfähigkeit:

Als maßgeblich für die Überprüfung der Leistungsfähigkeit des vorwiegend vom Vorhaben betroffenen Straßennetzes wird die Kreuzung der Landesstraße Nr. B74 mit dem Kreuzkogelweg erachtet.

Aus der Berechnung der Leistungsfähigkeit dieses Knotens nach der RVS 03.05.12 ergibt sich unter Berücksichtigung der für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrsbelastung und die vom Golfplatz in der Spitzenstunde kommenden 120 KFZ, dass die mittlere Wartezeit für alle Abbiegerelationen unter 20 Sekunden liegt und daher hier für diesen Fall eine gute Qualität des Verkehrsablaufes gegeben ist. Auch sind noch ausreichende Leistungsfähigkeitsreserven vorhanden. Weiterführende Nachweise für andere Szenarien (Ist-Zustand, Bauphase) wurden daher nicht durchgeführt.

Die Beurteilung dieses Knotens aus der Sicht der Verkehrssicherheit führt zu dem Schluss, dass aufgrund der für die hier zulässige Höchstgeschwindigkeit im Freiland von 100 km/h vorhandenen Knotensichten und Anhaltesichten sowie des ausreichenden Straßenausbaues mit keinen nachteiligen Auswirkungen durch das Vorhaben gerechnet werden muss. Allerdings befindet sich diese Kreuzung im Verlauf einer Unfallhäufungsstrecke, wobei die Analyse der hier dokumentierten Unfälle keine Rückschlüsse auf systemische Mängel zulässt.

Zusammenfassende Beurteilung des Ist-Zustandes:

Das Gelände des geplanten Golfparks Grottendorf befindet sich im Anschluss an die Verkehrsachse der L B73/L B74, welche eine überregionale Bedeutung aufweist und über den Knoten Gralla direkt an die A 9, Phyrnautoban anschließt. Dieser Straßenzug weist ein erhebliches Verkehrsaufkommen, unter anderem auch an Pendlerverkehr, auf und ist entsprechend gut ausgebaut. Allerdings besteht im Projektgebiet des Golfplatzes eine Unfallhäufungsstrecke. Die Einrichtungen des Golfplatzes sind auf kurzem Weg von der L B74 aus über zwei Zufahrten zu erreichen. Beide Zufahrten sind gut ausgebaut, allerdings sind die Sichten im Fall der östlich der Laßnitz gelegenen Zufahrt nicht optimal gegeben.

Für den Ist-Zustand wird das Vorhaben aus verkehrlicher Sicht, unter besonderer Berücksichtigung der Aspekte der Verkehrssicherheit, als **sensibel** in Bezug auf zusätzliche Verkehrsbelastungen eingestuft.

3.1.4.2 Verkehrliche Beurteilung der Bauphase

Die Baustelleneinrichtung ist im Bereich des Begleitweges I B74 Nord nordwestlich der L B74 geplant. Es bestehen die gleichen zwei Zufahrtsmöglichkeiten, welche auch für den Betrieb des Golfplatzes vorgesehen sind. Einerseits von der L B74 über den Kreuzkogelweg und die Laßnitzbrücke und andererseits von der L B74 bzw. der L 631 kommend über den Wirtschaftsweg I.

Gemäß den Angaben im Projekt wird für die Lieferung von Baumaschinen sowie die Lieferung und Verfuhr von Material in Summe mit rd. 650 Zu- und Abfahrten von Bau-Lkw gerechnet.

Da der Massenausgleich im Zusammenhang mit der Modellierung des Golfplatzgeländes nur innerhalb des abgeschlossenen Bereiches des Golfparks erfolgt, kommt es im Zuge dieser Bauarbeiten zu keinen Transporttätigkeiten auf dem öffentlichen Straßennetz.

Da die Baustelleneinrichtung direkt am Rand des Golfplatzgeländes vorgesehen ist, fahren die Baufahrzeuge lediglich für die Bauarbeiten im Bereich der Gebäude des Naturparks, wo die Gastronomie, das Clubhaus, die Parkplätze und die Garagen für die Golfcarts vorgesehen sind und die neuen Brücken gebaut werden, über den Begleitweg I B74 Nord und den Wirtschaftsweg Grottenhof I über die Laßnitz zu den dortigen Baustellenbereichen. Im Übrigen ist auch vorgesehen, die bestehenden landwirtschaftlichen Privatwege entlang der Laßnitz und des Laßnitz-Altarmes zu nutzen.

Gemäß dem Bauzeitplan ist in den ersten 10 der insgesamt 20 Monate der Bauzeit mit dem meisten Lkw-Verkehr zu rechnen. Dabei wird von einem Lkw-Aufkommen von 20 Fahrten pro Tag bzw. 100 Fahrten pro Woche ausgegangen. Derzeit beträgt der Anteil an Lkw-Verkehr auf der L B74 im Projektgebiet ca. 10%, was einen vergleichsweise eher hohen Wert darstellt. In Vergleich zu diesen rd. 800 Lkw pro Tag, verursachen die durch die Baumaßnahmen hinzukommenden 20 Lkw (entspricht einer Zunahme um 2,5%) eine nur untergeordnete Mehrbelastung. Dazu kommt noch eine in den Projektunterlagen allerdings nicht angegebene Verkehrsbelastung durch Kleintransporter und Kfz der auf der Baustelle Beschäftigten.

Zusammenfassende Beurteilung der Bauphase:

Während der Bauarbeiten kommt es durch den Baustellenverkehr zu einer vergleichsweise geringen Zunahme an Verkehr im Projektgebiet. In Bezug auf die L B73/L B74 werden keine merkbaren Auswirkungen erwartet. Auch im Kreuzungsbereich der L B74 mit dem Kreuzkogelweg ist gemäß den Ergebnissen der vorgelegten Leistungsfähigkeitsuntersuchung mit keinen Überlastungen zu rechnen. Für die im Normalfall gering belastete Abzweigung des Begleitweges I B74 Nord von der L B74 liegen keine Nachweise vor. Zudem bestehen hier auch Sichtbehinderungen in westliche Richtung gesehen durch das Brückengeländer und in der Gegenrichtung durch Hinweistafeln. Schließlich besteht hier auch eine Unfallhäufungsstrecke. Weiters ist eine Beeinträchtigung der Radroute durch den Baustellenverkehr nur dann nicht gegeben, wenn die Zufahrt zur Baustelle direkt von der L B74 zum Begleitweg I B74 Nord erfolgt, was aufgrund der Baustellenbereiche jenseits der Laßnitz nicht immer der Fall sein kann.

Aufgrund der obigen Ausführungen und unter Berücksichtigung möglicher kurzzeitiger Behinderungen während der Anpassungsarbeiten am Gudenusweg im Bereich der neuen Laßnitzbrücke sowie infolge der Gefahr durch die Verunreinigung öffentlicher Straßen durch Baustellenfahrzeuge werden die Auswirkungen des Vorhabens in der Bauphase aus verkehrlicher Sicht als **merklich nachteilig** eingestuft.

3.1.4.3 Verkehrliche Beurteilung der Betriebsphase

In den vorgelegten Unterlagen erfolgt die Abschätzung des durch den Betrieb des Golfplatzes verursachten zusätzlichen Verkehrsaufkommens auf der Basis einer Wirtschaftlichkeitsberechnung. Auf-

grund dessen wird von 800 Mitgliedern und 4000 Einzelbenutzungen pro Jahr ausgegangen. In der Gastronomie des Golfclubs werden an Wochentagen durchschnittlich 20 Gäste und an Wochenenden rd. 40 Gäste pro Tag erwartet. Daraus ergeben sich wochentags rund 180 Zu- und Abfahrten, an Wochenenden rund 320 Zu- und Abfahrten und wird an Spitzentagen von 360 Zu- und Abfahrten ausgegangen. Als Ansatz für die Leistungsfähigkeitsberechnung des Kreuzungsbereiches der L B74 mit dem Kreuzkogelweg wird in der Spitzenstunde mit 120 Abfahrten vom Golfplatz gerechnet. Aus diesem Ansatz unter gleichzeitiger Berücksichtigung des für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrsaufkommens ergibt sich keine Überlastung dieser Straßenkreuzung. Nicht berücksichtigt ist dabei eine Großveranstaltung im Naturparkzentrum Grottenhof, bei welcher alle dort zur Verfügung stehenden 1.700 Pkw-Stellplätze vollkommen ausgelastet sind.

Der Standort des geplanten Golfplatzes ist fußläufig und mit dem Fahrrad, insbesondere aus der näheren Umgebung, über die bestehenden Radrouten R 1 und R 6 gut erreichbar.

An öffentlichen Verkehrsmitteln besteht eine Busverbindung über die Regionalbuslinien 605 und 606. Die Haltestelle „Kaindorf an der Sulm – Abzweigung Staribacher“ befindet sich unmittelbar vor dem Naturparkzentrum Grottenhof. Die Haltestelle Kaindorf/Sulm der S-Bahnverbindung Graz-Spielfeld liegt allerdings ca. 1,5 km vom Naturparkzentrum Grottenhof entfernt.

Intern besteht für die Golfspieler die Möglichkeit, im Clubhaus elektrobetriebene Golfcarts zu mieten. Die Zufahrt vom Clubhaus zum Golfplatz erfolgt nach der Querung des Gudenusweges (rechtsufriger Laßnitz-Begleitweg) über die neu dafür vorgesehene Laßnitzbrücke, den Wirtschaftsweg östlich der Laßnitz und der ebenfalls neu geplanten Brücke über das Hochwassergerinne. Das Personal legt die Strecke soweit erforderlich zwischen dem Clubhaus, der Driving Range und dem Betriebshof bevorzugt mittels Fahrrad oder Elektrorad bzw. zu Fuß zurück.

Der rund um das Vorhabensareal verlaufende Privatweg entlang der Laßnitz und entlang des Altarmes der Laßnitz wird vorhabensgemäß auch hinkünftig für Spaziergänger, Wanderer, Läufer und zum Reiten geöffnet bleiben. Der bestehende Römerradweg R 6 verläuft im betreffenden Bereich in nordsüdlicher Richtung von Süden kommend auf dem Wirtschaftsweg Grottenhof I und quert im Bereich der Laßnitzbrücke an das rechte Ufer der Laßnitz und verläuft entlang des Gudenusweges weiter in nördliche Richtung. Dieser Radweg wird vom Vorhaben im Bereich der neuen Querung der Laßnitz im Verlauf der Golfplatzerschließung betroffen, da es hier zu Querverkehr durch Golfcarts und Fußgänger kommt. Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist hier im Projekt für die Golfcarts eine Nachrangregelung in Form von Stopptafeln vorgesehen.

Die Zufahrt zu den land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen südöstlich des Projektgebietes wird durch das Vorhaben, abgesehen von der Bauphase, nicht beeinträchtigt. Die Flächen nördlich des Projektgebietes werden schon derzeit von Tillmitsch aus erschlossen und es besteht hier kein Wegerecht auf den künftigen Golfplatzflächen.

Die rd. 260 m lange Driving Range zum Üben von langen Schlägen ist unmittelbar nördlich des Begleitweges I B74 Nord in einer Entfernung von rd. 40 m von der L B74 geplant. Der Spielwinkel ist derart von der Straße abgewendet, dass gemäß den Angaben der Projektanten bei ordnungsgemäßer Nutzung ein Verziehen von Bällen und damit eine Gefährdung von Verkehrsteilnehmern auf dem Begleitweg I und auf der L B74 unter Anwendung des sehr strengen Schlagabweichungsdiagramms des European Institute of Golf Course Architects (EIGCA) ausgeschlossen werden kann. Dies steht allerdings im Widerspruch zur Maßnahme M-Bet-18 der Umweltverträglichkeitserklärung, wonach die Notwendigkeit eines Fangnetzes entlang der L B74 zu prüfen ist und für den Fall von möglichen Fehlbahnen von Golfbällen Fangnetze entlang der L B74 in ausreichender Höhe zu errichten sind.

Zusätzlich sind die Zielflächen so eingeplant, dass die Spielwinkel von der Straße weg noch vergrößert werden. Darüber hinaus sind auch Anpflanzungen vorgesehen, welche den Golfern eine bessere

optische Orientierung ermöglichen. Auch in die Sicherheitsüberlegungen mit einbezogen wurde der Wanderweg rund um das Golfgelände. Hier werden allerdings zur Ermittlung der Gefährdungszonen die weniger strengen Regelungen der ÖISS-Richtlinie herangezogen. Zusätzlich sind noch gestalterische und pflegerische Maßnahmen zur Verhinderung von Fehlschlägen aus dem Golfareal hinaus eingeplant.

Das Verkehrskonzept sieht vorwiegend die Benützung bereits vorhandener Verkehrsanlagen vor. Die Mitbenützung der Einrichtungen bzw. baulichen Anlagen des Naturparkzentrums Grottenhof bedingt allerdings auch eine räumliche Trennung des Clubhauses, der Gastronomie und der Cartgaragen vom Golfplatz auf der anderen Seite der Laßnitz. Dies erfordert die Errichtung einer zusätzlichen Laßnitzbrücke und einer Brücke über das Hochwassergerinne und führt zu sich kreuzenden Verkehren auf dem Gudenunsweg und dem östlich der Laßnitz verlaufenden Wirtschaftsweg. Die zusätzlich geplanten 66 Pkw-Stellplätze werden unter Berücksichtigung der angegebenen höchstens 120 gleichzeitig am Platz befindlichen Spieler und der in der Gastronomie vorgesehenen 70 Sitzplätze unter Mitbetrachtung des bereits bestehenden Stellplatzangebotes als vollkommen ausreichend angesehen. Dabei wird davon ausgegangen, dass für Großveranstaltungen im Naturparkzentrum, bei welchen die zusätzlich vorhandenen 1700 Pkw-Stellplätze benötigt werden, fallbezogene Behördenverfahren durchgeführt werden.

Zusammenfassende Beurteilung der Betriebsphase:

Der Betrieb des Golfplatzes einschließlich der zugehörigen Gastronomie, Platzpflege und Verwaltung verursacht kein sehr großes Verkehrsaufkommen und beträgt zwischen etwa 2 und 4% des Verkehrsaufkommens auf der L B74. Es wird daher nicht davon ausgegangen, dass es im Bereich der Hauptzufahrt über die L B74 und den Kreuzkogelweg zusätzliche verkehrliche Probleme auftreten und auch nicht, dass die Unfallhäufigkeit ansteigt. Ähnliches gilt auch für die zweite Zufahrt von der L B74 über den Begleitweg I B74 Nord, wo das zusätzliche Verkehrsaufkommen aus dem Golfplatzbetrieb noch wesentlich geringer sein wird für den Fall, dass dort die Sichten verbessert werden. Merkbare nachteilige Auswirkungen könnten sich im Anlassfall bei der Parkplatzausfahrt in den Kreuzkogelweg ergeben. Trotz der vorgesehenen Nachrangregelung für die Golfcarts zwischen dem Clubhaus und dem Golfplatz sind auch hier Konfliktsituationen nicht auszuschließen.

Im Übrigen kommt es zu keinen Auswirkungen auf bestehende Erreichbarkeiten.

Somit werden die Auswirkungen für den Betrieb des geplanten Golfplatzes nördlich der L B74 und östlich der Laßnitz mit dem westlich der Laßnitz im Gebäudekomplex des Naturparkzentrums Grottenhof vorgesehenen Clubhaus und Gastronomiebetrieb aus verkehrlicher Sicht unter Berücksichtigung der Sensibilität des Ist-Zustandes als **merklich nachteilig** eingestuft.

3.1.5 PROJEKTSEITIG VORGESEHENE AUSGLEICHSMASSNAHMEN FÜR DIE BAU- UND BETRIEBSPHASE

Nachstehend wird auf die aus verkehrstechnischer Sicht relevanten in der Umweltverträglichkeitserklärung angeführten projektsgemäß vorgesehenen Maßnahmen Bezug genommen und fachlich kommentiert.

M-Bau-07: Zur Verringerung der Feinstaubbelastung werden die Baustraßen regelmäßig befeuchtet und werden die Baustraßen möglichst zentral im Golfplatzgelände geführt.

Diese Maßnahme bedingt allerdings auch, dass Vorkehrungen getroffen werden, um die Verschmutzung öffentlicher Straßen durch Baufahrzeuge zu verhindern bzw. erfordert eine regelmäßige Reinigung der angrenzenden öffentlichen Straßen.

M-Bau-13: *Zur Kompensation des Verlustes an Retentionsraum im Bereich des Golfparks werden entsprechende Maßnahmengesetzt. Die umfasst unter anderem auch die Errichtung eines Hochwassergerinnes östlich entlang des Begleitweges der Laßnitz.*

Die Errichtung des Hochwassergerinnes macht den Bau einer Brücke im Verlauf des Zuganges zur Driving Range und zum Golfplatz erforderlich. Das Gerinne sollte daher so projektiert werden, dass diese Brücke möglichst kurz gehalten werden kann und das Bemessungshochwasser mit dem von der Wasserwirtschaft geforderten Freibord abgeführt werden kann.

M-Bet-19: *Die Notwendigkeit eines Fangnetzes entlang der L B74 ist zu prüfen und für den Fall von möglichen Fehlbahnen von Golfbällen sind Fangnetze entlang der L B74 in ausreichender Höhe zu errichten.*

Diese Maßnahme widerspricht den Angaben in der Golfplatzplanung und im Fachgutachten Verkehr, wonach eine Gefährdung des Straßenverkehrs auf der L B74 sowie des Radweges entlang des Begleitweges I B74 Nord ausgeschlossen werden kann.

3.1.6 ZUSÄTZLICH VORGESCHLAGENE AUFLAGEN UND MASSNAHMEN

Aus fachlicher Sicht wird die Vorschreibung und Einhaltung nachfolgender Auflagen als erforderlich erachtet:

1. Um die nachteiligen Auswirkungen in der Bauphase möglichst gering zu halten, ist der vom Amt der Steiermärkischen Landesregierung ausgearbeitete Baustellenleitfaden mit Maßnahmen zur Verringerung der Staubemissionen auf Baustellen einzuhalten. Insbesondere sind Verschmutzungen von öffentlichen Straßen durch Baustellenfahrzeuge möglichst zu vermeiden und sind diese gegebenenfalls sofort zu beseitigen.
2. Die für die Errichtung des Golfplatzes vorgesehene Erdverkabelung der bestehenden 20 KV-Freileitung im Bereich der Landesstraße Nr. B74 hat so zu erfolgen, dass die Verkehrsabwicklung möglichst wenig beeinträchtigt wird und die Straßenanlage nach Möglichkeit nicht aufgedrungen werden muss.
3. Eine mögliche Zufahrt zur Baustelle bzw. zum Golfplatz erfolgt direkt von der L B74 aus zum Begleitweg I B74 Nord. Zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit sind die dort angebrachten Hinweistafeln auf eine allfällige Sichtbehinderung für die in die L B74 Einfahrenden zu überprüfen und erforderlichenfalls zu versetzen.
4. Die geplanten Anpflanzungen südlich der Driving Range dürfen die Sichtverhältnisse (Anhaltesichten, Ausfahrtssichten) der angrenzenden Straßenanlagen nicht beeinträchtigen. Das Gleiche gilt auch für jede Art von Abzäunungen.
5. Da aus den vorgelegten Unterlagen nicht zweifelsfrei entnommen werden kann, dass eine Gefährdung von Straßenteilnehmern durch abirrende Golfbälle ausgeschlossen werden kann, ist bis spätestens vor der Inbetriebnahme der Golfsportanlage ein Gutachten eines fachlich Befugten vorzulegen aus welchem zweifelsfrei entnommen werden kann, dass insbesondere auch durch den Betrieb der Driving Range, keine Gefährdung für die Straßenverkehrsteilnehmer am Begleitweg I B74 Nord und auf der L B74 besteht. Gegebenenfalls ist in diesem Gutachten die genaue Höhe und Lage allenfalls erforderlicher Ballfangabzäunungen anzugeben und ist die Errichtung dieser Abzäunungen nach der baurechtlichen Behandlung mit der Landesstraßenverwaltung abzusprechen.

Darüber hinaus wird die Berücksichtigung nachfolgender Maßnahmen im Zuge der Detailprojektierung vorgeschlagen:

1. In möglichst unmittelbarer Nähe zum Clubhaus bzw. der Gastronomie ist die Einrichtung von allgemein benützbaren Abstellplätzen für einspurige Fahrzeuge vorzunehmen.

2. Da interne Ladestationen für Golfcarts und Elektrofahräder errichtet werden wird angeregt, auch eine allgemein zugängliche Ladestation für E-Fahrzeuge im Bereich des Parkplatzes mit zu errichten.

3.1.7 GESAMTBEURTEILUNG DES VORHABENS

Aus verkehrlicher Sicht gesehen, werden die Auswirkungen des Projektes zur Errichtung des Golfparks Grottenhof auf einem derzeit landwirtschaftlich genutzten Areal zwischen der Laßnitz im Westen der Landesstraße Nr. B74 im Süden und dem Laßnitzaltarm im Osten aufgrund der in den vorgelegten Unterlagen durchgeführten Planungen, Untersuchungen und Analysen sowie unter Berücksichtigung der eigenen Erhebungen und Schlussfolgerungen als

merklich nachteilig (D)

beurteilt. Dies unter der Voraussetzung, dass die vom Projektwerber vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen wie vorgesehen umgesetzt werden und die zusätzlich vorgeschriebenen Auflagen erfüllt werden.

Die Einschätzung der Auswirkungen des Vorhabens aus verkehrlicher Sicht wird damit begründet, dass zwar davon ausgegangen werden kann, dass durch das Vorhaben die Verkehrsabwicklung aufgrund des Ausbaustandards des betreffenden Straßennetzes nicht übergebühlich mehr belastet wird, allerdings die in diesem Bereich vorhandene Unfallhäufungsstrecke ebenfalls zu berücksichtigen ist. Als maßgebliche Grundlage für die Beurteilung wurde das Verkehrsaufkommen in der Spitzenstunde im Bereich der Kreuzung der L B74 mit dem Kreuzkogelweg herangezogen. Damit sind auch alle anderen Betriebsfälle für den Zu- und Abfahrtsverkehr des Golfplatzbetriebes, wo das Verkehrsaufkommen geringer ist, umfasst. Nicht gesondert untersucht wurden allfällige Störfallszenarien.

Weiters sind auch Beeinträchtigungen des Verkehrs auf dem Römerradweg R 6 durch den Querverkehr zwischen dem Clubhaus und dem Golfplatz nicht auszuschließen.

3.2 GUTACHTEN NACH WEITEREN VERWALTUNGSVORSCHRIFTEN

Innerhalb des Golfplatzgeländes werden in der Bauphase Baustraßen nach Bedarf angelegt, welche allerdings nicht asphaltiert befestigt werden. Es wird davon ausgegangen, dass diese Baustraßen ausreichend tragfähig errichtet werden und nach dem Abschluss der Bauarbeiten wieder entsprechend abgetragen werden.

Im Übrigen sind im Zuge des Projektes keine wesentlichen straßenbaulichen Veränderungen am bestehenden Straßennetz vorgesehen. Lediglich im Bereich des Clubhauses und der geplanten neuen Brücke über die Laßnitz wird der Gudenusweg in Fahrbahnmitte um ca. 25 cm angehoben um den Niveauunterschied zu der hier geplanten neuen Laßnitzbrücke auszugleichen. Da es sich bei diesem Weg um eine Gemeindestraße handelt, kann dies nur im Einvernehmen mit der Gemeinde als Straßenerhalter erfolgen.

Angrenzend an den Wirtschaftsweg Grottenhof I werden im Bereich des Naturparkzentrums zusätzliche Parkplätze für 66 Pkw und 2 Busse geschaffen. Für das Personal und Lieferanten werden am Betriebshof 5 Pkw-Abstellplätze errichtet.

Zusätzlich zur bestehenden Wirtschaftsbrücke über die Laßnitz, welche im Jahr 1972 errichtet wurde, wird vorhabensgemäß ca. 40 m flußaufwärts eine neue Brücke für Fußgänger und Golfcarts parallel zur südlichen Gebäudekante des neuen Clubhauses und damit etwas schräg zum Verlauf der Laßnitz errichtet. Diese Brücke dient zur direkten Verbindung des Grottenhof-Areals, wo sich das Clubhaus,

die Garagen der Golfcarts und die Gastronomie befinden, mit dem Golfplatz jenseits der Laßnitz. Die Projektierung dieser Brücke einschließlich der Vorbemessung vom Januar 2013, Projektnummer P12054 wurde von planconsort ztgmbh architekten + ingenieure in 8430 Leibnitz durchgeführt.

Als Tragkonstruktion ist ein einfeldriges Stahlfachwerk mit einer Stützweite von 36 m und einem Holzbohlenbelag vorgesehen. Die nutzbare Breite der Brücke beträgt 3,5 m. Die Gründung erfolgt auf Betonwiderlagern. Die Höhe der Brückenunterkante des Brückentragwerkes wurde so gewählt, dass der rechnerische Freibord zum Wasserspiegel des 100-jährigen Hochwasserabflusses 30 cm beträgt.

Als Grundeigentümer wird das Öffentliche Wassergut angegeben.

Entlang des östlichen Ufers der Laßnitz verlaufen ein Wirtschaftsweg und parallel dazu ein Hochwassergerinne. In der Fortsetzung der neuen Laßnitzbrücke ist hier eine weitere Brücke geplant. Diese einfeldrige aus Stahlträgern mit Holzbelag geplante Brücke weist eine Spannweite von 8 m und eine nutzbare Breite von 3,5 m auf. Hier verbleibt zwischen der Brückenunterkante und dem 100-jährigen Hochwasserabfluss ein Freibord von 25 cm. Die Gründung erfolgt auf Betonwiderlagern.

Aus fachlicher Sicht bestehen keine Einwände gegen die Erteilung baurechtlicher Genehmigungen für die im Rahmen der Errichtung geplanten verkehrstechnischen Baumaßnahmen unter der Voraussetzung dass die nachfolgenden Auflagen vorgeschrieben und eingehalten werden:

1. Die Detailplanung der Brücken hat unter Anwendung der einschlägigen Eurocodes bzw. Ö-Normen zu erfolgen.
2. Die Fundierung der Brückenwiderlager ist auf der Grundlage eines bodenmechanischen Gutachtens zu planen und auszuführen.
3. Die Geh- und Fahrfläche der Brücken ist jeweils mit einer Querneigung von 2,5 % auszuführen um einen guten Abfluss der Niederschlagswässer zu gewährleisten. Bei entsprechenden Zwischenräumen zwischen den einzelnen Holzbohlen kann dies entfallen.
4. Für die Befestigung des Holzbelages auf den Stahl-Längsträgern ist eine Konstruktion zu wählen, welche eine Lärmbelästigung durch gelockerte Holzelemente nachhaltig vermeidet.
5. Die Höhe des Geländers auf den Brücken hat gemäß den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) 1,20 m zu betragen, wenn hier auch Fahrradverkehr stattfindet. Im Übrigen hat die Ausgestaltung der Brückengeländer so zu erfolgen, dass diese den Regelungen der maßgeblichen OIB-Richtlinie entsprechen.
6. Die Endabschlüsse der Geländer sind so auszuführen, dass insbesondere auch für Radfahrer keine Verletzungsgefahr besteht.
7. Bei der Errichtung der Brücken ist besonders auf den Gewässerschutz zu achten, so wie dies auch in der Stellungnahme des Wasserwirtschaftlichen Planungsorgans gefordert wird.
8. Bei der bautechnischen Detailplanung der zusätzlich vorgesehenen Pkw- und Bus-Abstellplätze ist auf einen ausreichenden tragfähigen Aufbau der Stellplätze zu achten und für eine gute Ableitung der Niederschlagswässer zu sorgen. Die Parkplatzoberflächen in den Gehbereichen sind stolperfrei herzustellen.

4 ZU DEN VARIANTEN UND ALTERNATIVEN

Als Alternativen untersucht wurden gemäß den vorgelegten Unterlagen die Nullvariante und die Konzentration aller Einrichtungen östlich der Laßnitz ohne die Einbeziehung von Einrichtungen des Naturparkzentrums Grottenhof. Ein aus verkehrlicher Sicht relevanter Nachteile der Nullvariante wäre insbesondere die verkehrliche Folge einer anderwertigen verkehrsintensiveren Nutzung der betreffenden Flächen im Anschluss an die L B74 durch Handels- und/oder Gewerbebetriebe anstelle des nunmehr geplanten Golfplatzes.

Bei der Errichtung der Einrichtungen des Golfplatzes unabhängig vom Naturpark Grottenhof auf der östlichen Seite der Laßnitz, wodurch sich die Investitionskosten und die laufenden Kosten reduzieren lassen, würde die Hauptzufahrt über die Kreuzung der L B74 mit der L 631, Arnfelderstraße, bzw. dem Wirtschaftsweg Grottenhof I erfolgen. Gegenüber der Zufahrt über den Kreuzkogelweg sind hier die Verhältnisse, insbesondere infolge der Sichten und der Höhenverhältnisse, ungünstiger. Auch wäre dann die Lage der bestehenden Bushaltestelle weit weniger attraktiv. Allerdings könnten bei dieser Variante Konflikte mit dem Verkehr auf dem Römerradweg R 6 vermieden werden.

Insgesamt gesehen, nutzt die vorgelegte Planung durch die Mitverwendung bereits bestehender Infrastrukturen des Naturparkzentrums Grottenhof die möglichen örtlichen Synergien auch aus verkehrlicher Sicht und stellt das für die Golfsportanlage angepasste Verkehrskonzept eine gangbare Verkehrslösung dar.

5 ZU DEN STELLUNGNAHMEN UND EINWENDUNGEN

5.1 WASSERWIRTSCHAFTLICHES PLANUNGSORGAN:

03.02.

In der Stellungnahme/Einwendung wird gefordert, dass die Widerlager und Fundamente der der neuen Brücken außerhalb des Gewässerbettes bzw. der Hochwasserabflussmulde situiert werden. Weiters müssen die Brücken eine ausreichend lichte Weite und Höhe für den Hochwasserabfluss HQ₁₀₀ mit einem Freibord von 0,3 bis 05 m aufweisen.

Aus den planlichen Darstellungen in den Projektsunterlagen kann entnommen werden, dass die Widerlager der Brücken augenscheinlich in beiden Fällen in den bestehenden Hochwasserabflussraum hineinragen und der Freibord zum Wasserspiegel des HQ₁₀₀ der geplanten Brücke über das Hochwassergerinne lediglich 0,25 m beträgt. Somit entspricht die vorgelegte Planung nicht den o.g. wasserwirtschaftlichen Forderungen. Aus straßenbautechnischer Sicht wäre bei einer Umplanung zu berücksichtigen, dass es durch eine Verschiebung der Widerlager aus den Uferbereichen hinaus auch zu einer Vergrößerung der Brückenspannweite kommt. Dadurch kann sich aus statischen Gründen eine Vergrößerung der Bauhöhe der Tragkonstruktion ergeben, was nur in einem beschränkten Ausmaß möglich ist, da das Niveau der Fahrbahn der Brücken auf die anschließenden Straßen abgestimmt werden können muss. Ähnliches gilt auch für eine allfällige Vergrößerung des Freibordes.

5.2 UMWELTANWALTSCHAFT STEIERMARK:

04.02.

Die Forderung der Umweltschutzbehörde, wonach der bestehende Weg rund um das Projektgebiet entlang der Laßnitz und entlang des Altarmes der Laßnitz auch weiterhin für diverse Freizeitnutzungen für die gesamte Bevölkerung offen sein soll, steht aus verkehrlicher Sicht nichts entgegen. Lediglich während der Bauphase wird hier abschnittsweise auf dem Wirtschaftsweg Grottenhof I und dem Begleitweg I B74 Nord mit einem erhöhten Aufkommen an Schwerverkehr zu rechnen sein.

6 ZUSAMMENFASSUNG

Die Golfpark Grottenhof GmbH & CoKG plant die Errichtung und den Betrieb eines Golfparks mit einem außenliegenden 9-Loch-Turnierplatz und einem innenliegenden 9-Loch-Kurzplatz im Gemeindegebiet von Kaindorf an der Sulm. Die zugehörigen Projektunterlagen mit der Projekt-Nummer P008 vom März 2013, wurden von Blue Networks e.U., Ingenieurbüro für Kulturtechnik und Wasserwirtschaft in 8430 Leibnitz/ Kaindorf erstellt.

Das 45 ha umfassende Projektgebiet wird im Westen durch die Laßnitz, im Norden und Osten durch einen Altarm der Laßnitz und im Süden durch die Landesstraße Nr. B74, Sulmtal Straße, eingegrenzt.

Das Vorhaben umfasst neben der Modellierung des Geländes und die Ausgestaltung als Golfplatz auch die Errichtung eines Clubhauses, eines Betriebsgebäudes und einer Wetterschutzhütte sowie einer Driving Range und die Anlage von Verkehrsflächen (Wege und Pkw- sowie Bus-Abstellplätze) einschließlich einer Fußgängerbrücke über die Laßnitz und einer Fußgängerbrücke über einen ebenfalls im Projekt vorgesehenen Hochwasserabflussgraben.

Das Vorhaben befindet sich im Naturpark Südsteirisches Weinland und es schließen die geplanten Golfplatzanlagen lediglich durch die Laßnitz getrennt, östlich an das Naturparkzentrum Grottenhof an. Das Clubhaus und die Gastronomie werden direkt in die bestehenden Gebäude des Naturparkzentrums integriert. Durch die Erweiterung des Angebotes mit dem geplanten Golfpark Grottenhof sollen auch positive Auswirkungen auf die Nutzungsfrequenz und Auslastung des Naturparkzentrums erreicht werden.

Als Hauptzufahrt zum Golfpark Grottenhof dient die Zufahrt über die Landesstraße Nr. B74 und den Kreuzkogelweg. Auch aus dem nördlich gelegenen Hinterland kann über den Kreuzkogelweg zugefahren werden. Als weitere Zufahrt direkt von der L B74 kommend besteht die Möglichkeit, noch vor der Laßnitzbrücke abzuzweigen und über den Wirtschaftsweg Grottenhof I zuzufahren. Für die aus dem Ortsgebiet von Kaindorf Kommenden besteht die Möglichkeit, von der L 631 aus über den Wirtschaftsweg Grottenhof I zuzufahren.

Vorhabensgemäß ist der Baubeginn ab Herbst 2013 nach dem Abschluss der Erntearbeiten geplant. Die Aufnahme des Spielbetriebes in der Übungsanlage (Driving Range) ist für Sommer 2014 vorgesehen und es sollen gemäß der Bauzeitplanung der 9-Loch Turnierplatz und der 9-Loch Kurzplatz im Sommer 2015 in Betrieb gehen. Die baulichen Maßnahmen an den Gebäuden und die Errichtung der zwei Brücken sollen im Winter 2014/15 abgeschlossen sein.

Die Bauphasen der einzelnen Vorhabensteile Driving Range, Kurzplatz und 9-Loch-Golfplatz gliedern sich jeweils in Phasen der Erdbewegungen und der Platzgestaltung. Witterungsbedingt sind in den Monaten Dezember bis Februar keine Erdarbeiten vorgesehen. Für den Rohbau des Golfplatzes sind rund 200.000 m³ an Erdbewegungen erforderlich. Das gesamte Aushubmaterial wird zur Modellierung des Geländes verwendet und es sind daher in dieser Bauphase auch keine Transportfahrten auf dem öffentlichen Straßennetz erforderlich.

Nach dem Rohbau werden die Rasenflächen aufgebaut, die Bunker angelegt, Bewässerungssysteme installiert, die Driving Range errichtet und Bepflanzungen durchgeführt.

Gemäß dem Bauzeitplan ist in den ersten 10 der insgesamt 20 Monate der Bauzeit mit dem meisten LKW-Verkehr zu rechnen. Dabei wird von einem Lkw-Aufkommen von 20 Fahrten pro Tag bzw. 100 Fahrten pro Woche ausgegangen.

Im Vergleich zum bereits vorhandenen Lkw-Aufkommen verursachen die durch die Baumaßnahmen hinzukommenden Lkw eine Zunahme um etwa 2,5% und damit eine nur untergeordnete Mehrbelastung für den ausreichend gut ausgebauten Straßenzug der L B73/L B74. Dies gilt auch für den Kreuzungsbereich der L B74 mit dem Kreuzkogelweg. Für die im Normalfall gering belastete Abzweigung des Begleitweges I B74 Nord von der L B74 liegen keine allerdings keine Nachweise vor. Auch besteht hier auch eine Unfallhäufungsstrecke, wobei die Unfallrate dennoch unter dem Durchschnitt liegt.

Zur Abschätzung des durch den Betrieb des Golfplatzes verursachten zusätzlichen Verkehrsaufkommens wird von 800 Mitgliedern und 4000 Einzelbenutzungen pro Jahr ausgegangen. In der Gastronomie des Golfclubs werden an Wochentagen durchschnittlich 20 Gäste und an Wochenenden rd. 40 Gäste pro Tag erwartet. Daraus ergeben sich wochentags rund 180 Zu- und Abfahrten, an Wochenenden rund 320 Zu- und Abfahrten und wird an Spitzentagen von 360 Zu- und Abfahrten ausgegangen. Als Ansatz für die Leistungsfähigkeitsberechnung des Kreuzungsbereiches der L B74 mit dem Kreuzkogelweg wird in der Spitzenstunde mit 120 Abfahrten vom Golfplatz gerechnet. Aus diesem Ansatz unter gleichzeitiger Berücksichtigung des für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrsaufkommens ergibt sich keine Überlastung dieser Straßenkreuzung. Nicht berücksichtigt ist dabei eine Großveranstaltung im Naturparkzentrum Grottenhof, bei welcher alle dort zur Verfügung stehenden 1.700 Pkw-Stellplätze vollkommen ausgelastet sind.

Der Standort des geplanten Golfplatzes ist fußläufig und mit dem Fahrrad insbesondere aus der näheren Umgebung über die bestehenden Radrouten R 1 und R 6 gut erreichbar und besteht eine Busverbindung über die Regionalbuslinie 605 und 606.

Die Zufahrt vom Clubhaus zum Golfplatz erfolgt nach der Querung des Gudenusweges (rechtsufriger Laßnitz-Begleitweg) über die neu dafür vorgesehene Laßnitzbrücke, den Wirtschaftsweg östlich der Laßnitz und der ebenfalls neu geplanten Brücke über das Hochwassergerinne.

Der rund um das Vorhabensareal verlaufende Privatweg entlang der Laßnitz und entlang des Altarmes der Laßnitz wird vorhabensgemäß auch hinkünftig für Spaziergänger, Wanderer, Läufer und zum Reiten geöffnet bleiben. Der bestehende Römerradweg R 6 wird vom Vorhaben im Bereich der geplanten Golfplatzerschließung betroffen, da es hier zu Querverkehr durch Golfcarts und Fußgänger kommt. Die Zufahrt zu den land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen südöstlich des Projektgebietes wird durch das Vorhaben, abgesehen von der Bauphase, nicht beeinträchtigt.

Die rd. 260 m lange Driving Range zum Üben von langen Schlägen ist unmittelbar nördlich in einer Entfernung von rd. 40 m von der L B74 geplant. Der Spielwinkel ist so weit von der Straße weggedreht geplant, dass es bei ordnungsgemäßer Nutzung zu keiner Gefährdung von Verkehrsteilnehmern kommt. Allerdings besteht diesbezüglich noch ein Abklärungsbedarf. Auch in die Sicherheitsüberlegungen mit einbezogen wurde der Wanderweg rund um das Golfgelände.

Das Verkehrskonzept sieht vorwiegend die Benützung bereits vorhandener Verkehrsanlagen des Naturparkzentrums Grottenhof vor. Die zusätzlich geplanten 66 Pkw-Stellplätze werden unter Berücksichtigung des bereits bestehenden Stellplatzangebotes als ausreichend angesehen.

Der Betrieb des Golfplatzes einschließlich der zugehörigen Verwaltung, Gastronomie und Platzpflege verursacht ein Verkehrsaufkommen im Ausmaß von lediglich etwa 2 bis 4% des Verkehrsaufkommens auf der L B74. Es wird daher nicht davon ausgegangen, dass im Verlauf des Straßenzuges der L B73/L B74 und auch nicht im Bereich der Hauptzufahrt über die L B74 und den Kreuzkogelweg zusätzliche verkehrliche Probleme auftreten und auch nicht, dass die Unfallhäufigkeit ansteigt. Ähnliches gilt auch für die zweite Zufahrt von der L B74 über den Begleitweg I B74 Nord, wo das zusätzliche Verkehrsaufkommen aus dem Golfplatzbetrieb noch wesentlich geringer sein wird. Auch kommt

es durch den Betrieb des Golfplatzes zu keinen erheblichen Auswirkungen auf bestehende Erreichbarkeiten.

Insgesamt gesehen wird aus verkehrlicher Sicht auf der Grundlage der Umweltverträglichkeitserklärung sowie des vorgelegten Projektes zusammenfassend festgestellt, dass auch unter Berücksichtigung des vergleichsweise bereits hohen Grundverkehrsaufkommens auf der L B73/L B74, die Behinderungen und Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufes durch die geplante Errichtung des „Golfpark Grottenhof“ als unkritisch eingestuft werden kann und mit keinen unzumutbar nachteiligen Auswirkungen auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs gerechnet wird.

Graz, 30.08.2013

(der Fachgutachter)