



Abteilung 13

GZ: ABT13-11.10-508/2018-17

Ggst.: Land Steiermark
Verlegung L 401 Hartbergerstrasse
UVP-Feststellungsverfahren

→ **Umwelt und
Raumordnung**

Umweltverträglichkeitsprüfung

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

Graz, am 14. Jänner 2019

**Land Steiermark
Verlegung L 401 Hartbergerstrasse**

Umweltverträglichkeitsprüfung

Feststellungsbescheid

Bescheid

Spruch

Auf Grund des Antrages des Landes Steiermark, vertreten durch die Abteilung 16 des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung, vom 16. Februar 2018 wird festgestellt, dass für das Vorhaben des Landes Steiermark „Verlegung L 401 Hartbergerstrasse“ 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. 80/2018:

§ 2 Abs. 2

§ 3 Abs. 1, 4 und 7

Anhang 1 Z 9 lit. g), h) und i) Spalte 3

Begründung

A) Verfahrensgang

I. Mit der Eingabe vom 16. Februar 2018 hat das Land Steiermark, vertreten durch die 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 „Verlegung L 401 Hartbergerstraße“ eine UVP-Pflicht gegeben ist.

Vom Antragsteller wurden folgende Unterlagen vorgelegt:

- Technischer Bericht von September 2017, erstellt von DI Georg Frisch, Alberstraße 10, 8010 Graz (Beilage 1)
- Verkehrliche Stellungnahme vom 18. Dezember 2017, erstellt von der IKK Kaufmann – Kribernegg ZT-GmbH, Mariatrosterstraße 158, 8044 Graz (Beilage 2)
- Bericht Luftschadstoffe vom 9. Jänner 2018, erstellt von der Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen Thermodynamik mbH, Inffeldgasse 19, 8010 Graz (Beilage 3)
- Detaillageplan Teil 1, M = 1:500 (Beilage 4)
- Detaillageplan Teil 2, M = 1:500 (Beilage 5)
- Regelprofile, M = 1:50 (Beilage 6)
- Übersichtslageplan, M = 1:2000 (Beilage 7)

II. Am 16. Februar 2018 wurde der Amtssachverständige für Verkehrstechnik um Stellungnahme ersucht, ob die vorgelegten Unterlagen vollständig, plausibel und für eine Beurteilung ausreichend sind sowie welche durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV; KFZ/24 h) in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist.

III. Am 29. Mai 2018 hat der Projektwerber auf Ersuchen des verkehrstechnischen Amtssachverständigen die Ergebnisse der im März 2018 durchgeführten überprüfenden Verkehrserhebung übermittelt.

Es wurden folgende Unterlagen vorgelegt:

- Zählwerte (Beilage 8)
- Bericht Verkehr vom 29. März 2018, erstellt von der IKK Kaufmann – Kribernegg ZT-GmbH, Mariatrosterstraße 158, 8044 Graz (Beilage 9)
- S 7 Fürstenfelder Schnellstraße – Abschnitt West, Einreichprojekt 2008 - Verkehrliche Grundlagen (Beilage 10)
- S 7 Fürstenfelder Schnellstraße – Abschnitt Ost, Einreichprojekt 2009 - Verkehrliche Grundlagen (Beilage 11)

Diese Unterlagen wurden am 30. Mai 2018 an den verkehrstechnischen Amtssachverständigen übermittelt.

IV. Am 16. Juli 2018 teilte der Amtssachverständige für Verkehrstechnik mit, dass - ausgehend von den aktualisierten Verkehrszahlen - für den vorgesehenen Prognosezeitraum von 5 Jahren eine neue Prognoserechnung durchzuführen ist.

V. Am gleichen Tag wurde der Projektwerber zur Vorlage einer von den aktualisierten Verkehrszahlen ausgehenden neuen Prognoserechnung aufgefordert.

VI. Mit der Eingabe vom 17. August 2018 wurde eine von der IKK Kaufmann – Kribernegg ZT-GmbH, Mariatrosterstraße 158, 8044 Graz, am 13. August 2018 erstellte ergänzende Stellungnahme (Beilage 12) vorgelegt und am gleichen Tag an den verkehrstechnischen Amtssachverständigen übermittelt.

VII. Am 5. September 2018 hat der Amtssachverständige für Verkehrstechnik wie folgt Stellung genommen:

„Zur Herstellung des Schnellstraßenanschlusses Fürstenfeld an die geplante S 7 Fürstenfelder Schnellstraße, für welche das UVP-Verfahren für den betreffenden Abschnitt West nunmehr abgeschlossen wurde, ist örtlich auch ein Umbau der L 401 Hartbergerstraße erforderlich. Dafür wurde ein Projekt ausgearbeitet und wurde dazu bereits vor etwa fünf Jahren eine straßenrechtliche Genehmigung erteilt.

Zwischenzeitlich erfolgten Untersuchungen und Planungen zur Ortsentwicklung von Fürstenfeld und wurde infolge dessen eine Umplanung des Abschnittes der L 401 zwischen der Anbindung an die S 7 beim Kreisverkehrsplatz der Anschlussstelle Fürstenfeld in km 26,720 und der geplanten Einbindung in die Bestandstrasse der L 401 in km 27,680 durchgeführt.

Da die Stadtgemeinde Fürstenfeld in einem schutzwürdigen Gebiet Luft liegt, ist für dieses von der ursprünglichen Genehmigung abweichende Straßenbauvorhaben ein Ermittlungsverfahren erforderlich um festzustellen, ob für das geänderte Straßenbauprojekt die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist.

Die zur Beurteilung der Umplanung vorgelegten Unterlagen vom September 2017 mit der GZ 13/106-VHS wurden von Dipl.-Ing. Georg Frisch, staatlich befugter und beeideter Ingenieurkonsulent für WW/Bauwesen, ausgearbeitet. Demnach mündet die verlegte L 401 nunmehr nicht wie ursprünglich vorgesehen in km 27,293, sondern rd. 380 m weiter südlich in km 27,680 wieder in den Bestand ein. Weiters ist geplant, den Abschnitt der L 401 von dort bis zum Kreisverkehrsplatz Angerstraße in km 28,314 am Bestand auszubauen. Der Landesstraßenabschnitt nördlich der Anschlussstelle Fürstenfeld wird, so wie ursprünglich vorgesehen, errichtet.

Zur Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf der L 401 im Zusammenhang mit der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße wurde eine verkehrliche Stellungnahme vom 18. Dezember 2017 von der IKK Kaufmann – Kribernegg ZT-GmbH vorgelegt. Inhalt der Untersuchungen war vorrangig die Frage, ob durch die geplante kleinräumige Verlegung der L 401 nennenswerte Veränderungen im Vergleich zu den Verkehrsprognosen aus den Jahren 2008 und 2010 aus dem UVP-Verfahren zur Genehmigung der S 7 zu erwarten sind. Dies insbesondere im Hinblick auf Beurteilungen für die Fachbereiche Lärm und Luftschadstoffe.

Zusammenfassend kommt die Studie zu dem Ergebnis, dass auch für den gegenüber dem ursprünglichen Projekt geänderten Verlauf der L 401 mit den gleichen Prognosewerten wie für das ursprüngliche Projekt gerechnet werden kann.

Zur Überprüfung und Aktualisierung der Verkehrszahlen wurden vom Amt der Steiermärkischen Landesregierung im März 2018 zusätzliche Verkehrszählungen an drei Stellen entlang der L 401

durchgeführt. Dabei hat sich herausgestellt, dass insbesondere die für den betreffenden Abschnitt der L 401 im Großraum Fürstenfeld ermittelten Verkehrszahlen (DTVW der Zählstelle 1 in km 28,2 der L 401) praktisch bereits die für das Jahr 2025 prognostizierten Werte aufweisen.

Zur Untersuchung und Begründung für diese starke Verkehrszunahme wurde 2017 von der IKK Engineering GmbH eine ergänzende Stellungnahme vom 13. August 2018 vorgelegt. Dort werden als Begründung für die unerwartet hohe Verkehrszunahme auf der L 401 im Nahbereich von Fürstenfeld die dortigen kleinräumigen Entwicklungen genannt. Diese wurden durch die im Jahr 2007 zwischenzeitlich erfolgten Umwidmungen von Nutzungsflächen für Landwirtschaft, von Dorfgebiet und Industriegebiet in Kerngebiet und Aufschließungsgebiet Kerngebiet ermöglicht. Zum Zeitpunkt der Verkehrsuntersuchungen im Jahr 2006 wurde das zu erwartende Verkehrsaufkommen jedoch aufgrund des damals aktuell gültigen Flächenwidmungsplanes abgeschätzt. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass das für die Verkehrsuntersuchungen zur S 7 verwendete Verkehrsmodell nicht für kleinräumige Entwicklungen konzipiert wurde. Dies zeigt auch der Vergleich mit der Zählstelle 2 nördlich der Abzweigung der L 440 in km 23,0 in Bierbaum an der Safen, wo eine stetige Verkehrszunahme stattgefunden hat, so wie dies gemäß dem Verkehrsmodell auch prognostiziert wurde.

Zusammenfassend wird in der ergänzenden Stellungnahme der IKK Engineering GmbH vom 13. August 2018 festgehalten, dass für die L 401 im Abschnitt der vorgesehenen Achsverschiebung für die Planfälle eines durchgehenden Ausbaues der S 7 und den Ausbau des Abschnitts West der S 7 die für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrszahlen weiterhin herangezogen werden können.

Aus fachlicher Sicht können die Begründungen für den zwischenzeitlich erfolgten Verkehrsanstieg durch die Umwidmungen und die dynamische Entwicklung im betreffenden Bereich von Fürstenfeld und für die Abweichung von der Prognose infolge des für kleinräumige Entwicklungen nicht geeigneten Verkehrsmodells nachvollzogen werden.“

VIII. Am 10. September 2018 wurde der Amtssachverständige für Luftreinhaltung um die Erstattung von Befund und Gutachten zu folgenden Fragen ersucht:

1. Sind die vorgelegten Unterlagen plausibel und für eine Beurteilung ausreichend?
2. Ist durch das Vorhaben mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen? Bei Vorhaben der Spalte 3 des Anhanges 1 ist gemäß § 3 Abs. 4 Z 3 UVP-G 2000 (jetzt § 3 Abs. 5 UVP-G 2000) die Veränderung der Auswirkungen in Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet – hier Kategorie D hinsichtlich PM₁₀ – maßgeblich.

IX. Der Amtssachverständige für Luftreinhaltung erstattete am 20. Oktober 2018 wie folgt Befund und Gutachten:

„Projekt:

Im Straßenprojekt zur Errichtung der S 7 ist eine Anschlussstelle im Bereich der bestehenden Landesstraße L 401 – Hartberger Straße vorgesehen. Im Zuge der Optimierung des im Rahmen der UVP genehmigten Projektes zeigte sich, dass eine kleinräumige Verschiebung der Straßenachse angestrebt wird.

Zur Beurteilung stehen folgende Unterlagen zur Verfügung:

L 401, Hartberger Straße, Verlegung L401 Einreichprojekt 2017, Einzelfallprüfung nach UVP-G § 3 Abs. 7, im Auftrag des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung, ABT16 VT-SV.03-144/2013-2 vom 15. Februar 2018,

im Besonderen der Bericht Luftschadstoffe „Änderung der Immissionsbelastung durch die geplante Verlegung der L 401, Bericht FVT-007/18/Hin V&U 14/11_Z1/6300 vom 9. Jänner 2018

Aus dem schlüssigen und nachvollziehbaren Bericht der FVT wird in der Folge auszugsweise zitiert.

Die Prüfung des Vorhabens erfolgt auf Basis von § 3 Abs. 4 UVP-G 2000.

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 Anlage 1a

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.
- ³⁾ Pro Kalenderjahr sind 25 Überschreitungen zulässig

Als Beurteilungsmaß für Infrastrukturprojekte 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 jährlich 25 Überschreitungen toleriert werden. Auch hier sind im Anlagenverfahren gemäß § 20 (3) IG-L andere Beurteilungsmaßstäbe anzulegen. Hier sind jährlich 35 Überschreitungstage zu tolerieren.

Da ab einem PM₁₀ Jahresmittelwert von 28 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ zu erwarten ist, dass die Anzahl der tolerierten Überschreitungstage von 35 pro Jahr 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

Hinsichtlich der Standortvoraussetzungen bezüglich der Vorbelastung mit Luftschadstoffen ist festzuhalten, dass für das Gemeindegebiet von Fürstenfeld in der Statuserhebung PM₁₀ 2002 bis 2005 nachgewiesen wurde, dass in diesem Bereich die Vorgaben des IG-L hinsichtlich der PM₁₀-Belastung nicht sicher eingehalten werden können. In der Steiermärkischen Luftreinhalteverordnung 2011, LGBl. Nr. 2/2012 i.d.g.F. wird daher der Standort als Sanierungsgebiet nach § 8 Abs. 2 Z 4 IG-L ausgewiesen. Weiters ist dieses Gebiet in der Verordnung 2015 Belastete Gebiete nach Anhang 2 UVP-G, BGBl. II Nr. 166/2015, als belastetes Gebiet Luft ausgewiesen.

Schwellenwertkonzept

Wenn in einem Gebiet Grenzwertüberschreitungen auftreten, so erhöhen zusätzliche Emissionen die Wahrscheinlichkeit des Überschreitens von Grenzwerten. Um in diesen Gebieten aber dennoch

Maßnahmen durchführen und Projekte umsetzen zu können, wurde das Irrelevanzkriterium aufgestellt und in § 20 Abs. 3 Z 1 IG-L i.d.g.F. umgesetzt. Es besagt, dass Immissionszusatzbelastungen unter der Geringfügigkeitsschwelle, das sind für Kurzzeitmittelwerte (bis 95%-Perzentile) 3% des Grenzwertes und für Langzeitmittelwerte 1% des Grenzwertes toleriert werden können. Für Stickstoffdioxid bedeutet dies, dass als Irrelevanzschwelle im belasteten Gebiet im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens also $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ anzuwenden ist.

Beim Grenzwertkriterium für den Tagesmittelwert von PM_{10} kann auch der korrespondierende Jahresmittelwert angewandt werden. Jener Jahresmittelwert für PM_{10} , der die Einhaltung des Überschreitungskriteriums für das Tagesmittel von 35 Überschreitungstagen pro Jahr entspricht (Toleranz an Überschreitungstagen ab dem Jahr 2010), liegt bei $28 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Zusammenhang zwischen dem Jahresmittelwert und der Anzahl der Überschreitungen lautet:

$$\text{JM} = 0,24 * (\text{Anzahl Überschreitungstage}) + 19,5$$

Bei der Anwendung einer Irrelevanzschwelle von 1% des korrespondierenden Jahresgrenzwertes ergibt sich also eine Zusatzbelastung von $0,28 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Jahresmittel, die als irrelevant im Sinne des Schwellenwertkonzeptes zu bewerten ist (UBA-95-112 Reports; ALFONS et al. 1995, UBA BERICHT 274, Baumgartner et al., 2007).

Bei Infrastrukturprojekten sind hinsichtlich der Irrelevanzschwellen zusätzlich Aspekte zu berücksichtigen, da

- ⇒ es bei Infrastrukturprojekten im Regelfall zu keinen Kumulationen kommt,
- ⇒ zu berücksichtigen ist, dass neben Gebieten, die Zusatzbelastungen zu verkraften haben, auch Bereiche entlastet werden (Hinweis auf § 24 f Abs. 2 UVP-G 2000) und
- ⇒ es sich in der Regel um Projekte im öffentlichen Interesse handelt.

Daher wird in der RVS 04.02.12 festgelegt, dass dann von irrelevanten Zusatzbelastungen auszugehen ist, wenn für Langzeitmittelwerte die durch das Projekt verursachte Zusatzbelastung maximal 3% der Immissionsgrenzwerte erreicht.

Tabelle 2: Irrelevanzschwellen gemäß RVS 04.02.12

Schadstoff	Irrelevanzschwelle
Stickstoffdioxid	$0,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$
PM_{10}	$1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$
$\text{PM}_{2,5}$	$0,75 \mu\text{g}/\text{m}^2$

Auswirkungen der Trassenverschiebung

Die Grundlagen dieser Untersuchungen basieren auf den Berechnungen, die im Rahmen des UVP-Projektes zur S 7 durchgeführt worden sind. In diesem Projekt wurde die Anschlussstelle L 401/S 7 einschließlich der anschließenden Straßenstücke bereits entsprechend berücksichtigt. Hier werden also ausschließlich die Auswirkungen auf die Immissionsituation der Nachbarn entlang der Trasse durch die geringfügige Verschiebung der Trasse im Vergleich zum ursprünglichen Projekt behandelt.

Bei der geplanten Trassenverschiebung rückt im Bereich von Grundstück 1627/34 der KG Fürstenfeld die Fahrbahn um ca. 2 m an das Gasthaus ‚Kasermann‘, das auch zu Wohnzwecken genutzt wird, heran. Dies wird in den folgenden beiden Abbildungen planlich dargestellt.

Abbildung 1: Projekt L401; Bereich der Trassenverschiebung



Abbildung 2: Projekt L401; Betroffener Wohnnachbar

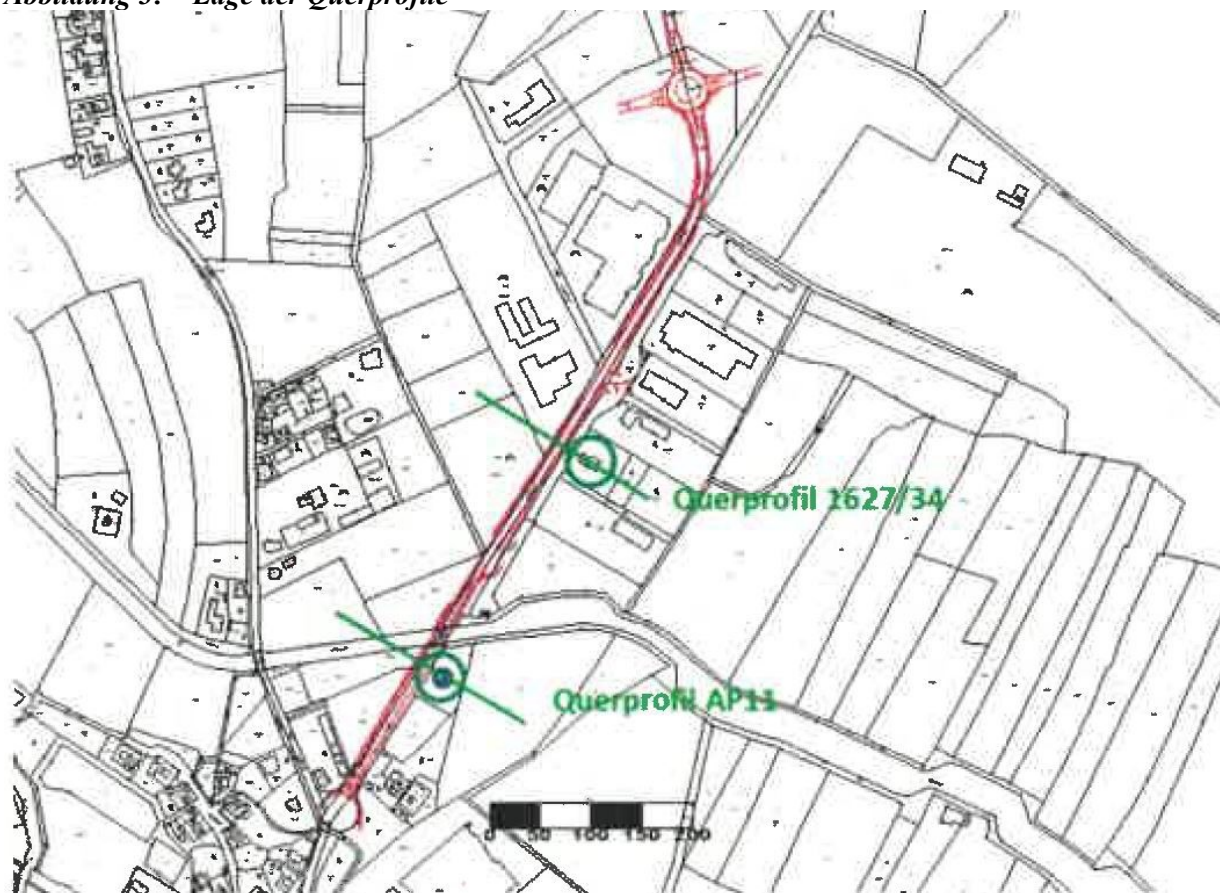


Ein Abrücken findet im Bereich des Aufpunktes AP 11 (Bezeichnung gemäß luftreinhaltetechnischem Gutachten im Rahmen der UVP) statt.

Die Veränderung der Immissionsbelastung durch PM_{10} wird an Hand von Profilen, die quer zur Fahrbahn verlaufen und die vorhin beschriebenen Immissionspunkte berühren, ermittelt. Als Ist-Belastung wird jener Zustand herangezogen, der im Zuge der UVP für die S 7 ermittelt worden ist. Es handelt sich also um die durch die Trassenverschiebung der L 401 verursachten Veränderung im Vergleich zum genehmigten Projekt.

Die betrachteten Punkte sind jene, an denen die größten Veränderungen auftreten. Alle anderen Bereiche der Trasse liegen deutlich weiter von bewohnten Objekten entfernt.

Abbildung 3: Lage der Querprofile



Im Rahmen der UVP wurden Berechnungen der projektbedingten Immissionsbeiträge auch im Bereich der Trasse der L 401 durchgeführt. Da sich weder die Verkehrsbelastung noch die damit verbundene Emissionsmenge ändert, kann die Beurteilung der Veränderung durch eine räumliche Verschiebung der Trasse und der damit verbundenen Änderungen der Abstände zwischen Straße und Wohnnachbarn erfolgen.

Auf der L 401 ist im Jahr 2025 in diesem Streckenabschnitt von einem Verkehrsaufkommen (JDTV) von 14.167 Fahrzeugen bei einem Schwerverkehrsanteil von 7% prognostiziert. Diese verursachen eine Emissionsmenge von 0,059 kg/(km*h) PM₁₀. Daran ändert sich durch die vorgesehene Trassenverschiebung nichts.

Durch die Trassenverlegung ergeben sich folgende Änderungen:

Für das Querprofil zu Grundstück 1627/34 erfolgt eine Verlagerung der Fahrbahn um 2 m in Richtung Osten. Die Fahrbahn rückt um 2 m näher an die Gebäudekante des Gebäudes heran.

Für das Querprofil AP 11 erfolgt die Verlagerung der Straße um ca. 3,5 m in Richtung Westen. Der Abstand zwischen Wohngebäude und Fahrbahn erhöht sich um diesen Betrag.

Daraus ergeben sich folgende immissionsseitige Veränderungen:

Tabelle 3: Veränderung der PM10-Immissionsbelastungen durch die Trassenverschiebung an ausgewählten Immissionspunkten.

Querprofil	Abstand zur Fahrbahnmitte [m]	Istzustand PM10, JMW [µg/m³]	Planfall PM10, JMW [µg/m³]	Änderung PM10, JMW [µg/m³]
Grundstück 1627/34	25	33,24	33,30	+0,06
AP11	21	33,52	33,43	-0,09

Die entsprechenden graphischen Auswertungen sind im zit. ‚Bericht Luftschadstoffe‘ enthalten.

Zusammenfassend ist aus luftreinhaltetechnischer Sicht festzuhalten, dass durch die geringfügige Verschiebung der Trasse mit keinen relevanten Veränderungen der PM₁₀-Immissionsbelastung im Bereich der nächsten bewohnten Objekte zu rechnen ist. Die ausgewiesene zusätzliche Belastung von 0,06 µg/m³ PM₁₀ im Jahresmittel lässt sich ausschließlich rechnerisch ermitteln, de facto ergibt dadurch keine Veränderung der Luftgütesituation am Immissionspunkt Grundstück 1627/34.

Beantwortung der Fragen

1. Sind die vorgelegten Unterlagen plausibel und für eine Beurteilung ausreichend?

Die übermittelten Unterlagen waren plausibel und für eine Beurteilung ausreichend.

2. Ist durch das Vorhaben mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen? Bei Vorhaben der Spalte 3 des Anhanges 1 ist gemäß § 3 Abs. 4 Z 3 UVP-G 2000 die Veränderung der Auswirkungen in Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet – hier Kategorie D hinsichtlich PM₁₀ – maßgeblich.

Beurteilt wurden die Auswirkungen einer Trassenverschiebung der Hartberger Straße L 401 auf die PM₁₀ Immissionssituation bei den nächstgelegenen Wohnobjekten. Das Projekt soll in einem mit PM₁₀ vorbelasteten Gebiet umgesetzt werden. Auf Grund des oben beschriebenen Ergebnisses ist festzuhalten, dass durch die Umsetzung des Projektes mit keinen erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist. “

X. Mit Schreiben vom 24. Oktober 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.

XI. Die Umweltschützerin hat am 9. November 2018 wie folgt Stellung genommen:

„Das Land Steiermark plant die Neuerrichtung der L 401 Hartbergerstraße zwischen der Anbindung an die S 7 bei km 26.720 und der Einbindung in den Bestand bei km 27.680. Für dieses 960 m lange neue Straßenstück wird für das Jahr 2025 ein DTV von 14.167 Kfz prognostiziert. Diese im Vergleich zum seinerzeitigen UVP-Projekt deutlich höheren Zahlen ergeben sich laut Gutachten des verkehrstechnischen ASV schlüssig aus Umwidmungen der Stadtgemeinde Fürstenfeld und der damit einhergehenden Attraktivierung des Projektbereichs. Darüber hinaus war das UVP-Verkehrsmodell offenbar nicht für die Prognose kleinräumiger Entwicklungen geeignet, weshalb es aus meiner Sicht nachvollziehbar ist, dass ein DTV von 15.000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von 5 Jahren im schutzwürdigen Gebiet der Kategorie E nicht erreicht werden wird. Die Prüfung einer UVP-Pflicht anhand der Bestimmung der Z 9 i) des Anhanges 1 zum UVP-G ist daher aus meiner Sicht nicht erforderlich.“

Das Vorhaben beansprucht ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie D. Diesbezüglich liegt ein schlüssiges Gutachten des ASV für Luftreinhaltung vor, aus welchem hervorgeht, dass die Verlegung der L 401 zu keinen relevanten Veränderungen der PM₁₀-Immissionsbelastung im Bereich der nächsten bewohnten Objekte führen wird. Der Schutzzweck des schutzwürdigen Gebietes der Kategorie D wird daher nicht verletzt, weshalb auch aus diesem Aspekt keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist.

Anzumerken ist schließlich, dass auch der Auffangtatbestand der Z 9 f) des Anhanges 1 zum UVP-G und damit eine Kumulation mit dem Vorhaben ‚S 7 Fürstenfelder Schnellstraße‘ aus meiner Sicht nicht zur Anwendung kommt: Der weite Vorhabensbegriff des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 geht nach der Literatur nicht soweit, dass ein Bundesstraßenvorhaben mit einem Landesstraßenvorhaben als einheitliches Vorhaben zu betrachten ist (vgl. Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler, UVP-G³, Rz 9 mwN).

Schließlich ist noch zu prüfen, ob die allgemeine Kumulationsbestimmung in dem von lit. f nicht geregelten Fall zweier verschiedener Straßen zur Anwendung gelangen kann (Baumgartner in Ennöckl/Raschauer, UVP-Verfahren 213 Fn 9). Da in diesem Fall jedoch die 25%-Schwelle des § 3 Abs. 2 zu beachten ist und das neue Straßenstück lediglich 960 m lang ist, ist auch aus diesem Aspekt eine UVP-Pflicht aus meiner Sicht zu verneinen (vgl. Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON 1.00 Z 9 UVP-G (Stand 1.7.2011, rdb.at), Rz 20).

Zusammenfassend darf daher mitgeteilt werden, dass aus meiner Sicht für die geplante Verlegung der L 401 zwischen der Anbindung an die S 7 bei km 26.720 und der Einbindung in den Bestand bei km 27.680 keine UVP erforderlich ist.“

XII. Der Projektwerber hat am 7. Dezember 2018 folgende Stellungnahme abgegeben:

„Als Klarstellung zur ergänzenden Stellungnahme des Büros IKK vom 13. August 2018 mit der GZ ABT16-12153/2017-28 wird ausgeführt, dass derzeit auf der L 401 im Bereich der Zählstelle 1 (Zählung vom März 2018), die von IKK 2006 prognostizierte örtliche Entwicklung bereits durch die Ansiedelung des Lebensmittelmarktes Interspar stattgefunden hat. Speziell in diesem Bereich der Zählstelle 1 hat sich durch die kleinräumige bzw. örtliche Entwicklung des Raumes ein schnellerer Anstieg der Verkehrsbelastung ergeben als erwartet und im Hinblick auf die L 401 wurde der Verkehrsprognosewert 2025 für den Planfall ohne den Ausbau der S 7 bereits 2018 erreicht. Der Beitrag der derzeitigen durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung der L 401 von 5.496 Kraftfahrzeugen/Tag am zukünftig prognostizierten Gesamtverkehrsaufkommen von 14.167 Kraftfahrzeugen/Tag im Jahr 2025 (inkl. dem durchgehenden Ausbau der S 7) beträgt ca. 39%. Es werden daher gesamtheitlich betrachtet die prognostizierten durchschnittlich täglichen Verkehrsbelastungen (DTV) auf der L 401 von 15.000 Kraftfahrzeugen/Tag, im Jahr 2025 bzw. 2023 nicht überschritten werden.“

XIII. Auf Ersuchen der Behörde hat der Amtssachverständige für Verkehrstechnik am 21. Dezember 2018 zu den Ausführungen der Projektwerberin vom 7. Dezember 2018 wie folgt Stellung genommen:

„Infolge der geplanten Errichtung der S 7, Fürstenfelder Schnellstraße, für welche das UVP-Verfahren für den betreffenden Abschnitt West nunmehr abgeschlossen wurde, wurde auch ein Umbau der L 401, Hartbergerstraße, zur Herstellung des Schnellstraßenanschlusses Fürstenfeld erforderlich. Für dieses Projekt wurde vor etwa fünf Jahren die straßenrechtliche Genehmigung erteilt.

Zwischenzeitlich erfolgte Planungen zur Ortsentwicklung von Fürstenfeld haben eine Umplanung des Abschnittes der L 401 auf eine Länge von 960 m zwischen der Anbindung an die S 7 bei der Anschlussstelle Fürstenfeld in km 26,720 und der geplanten Einbindung in die Bestandstrasse der L 401 in km 27,680 erforderlich gemacht.

Da die Stadtgemeinde Fürstenfeld in einem schutzwürdigen Gebiet Luft liegt, ist für dieses von der ursprünglichen Genehmigung abweichende Landesstraßenbauvorhaben ein Ermittlungsverfahren

durchzuführen um festzustellen, ob dafür die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist.

Als Grundlage für die Ermittlung der Auswirkungen der Umplanung der Landesstraße im Hinblick auf Beurteilungen für die Fachbereiche Lärm und Luftschadstoffe wurde zur Entwicklung des Verkehrsaufkommens auf der L 401 im Zusammenhang mit der S 7 eine verkehrliche Stellungnahme vom 18. Dezember 2017 von der IKK Kaufmann – Kribernegg ZT-GmbH vorgelegt. Inhalt der dazu durchgeführten Untersuchungen war vorrangig die Frage, ob durch die geplante kleinräumige Verlegung der L 401 nennenswerte Veränderungen im Vergleich zu den Verkehrsprognosen aus den Jahren 2008 und 2010 aus dem UVP-Verfahren zur Genehmigung der S 7 zu erwarten sind.

Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass auch für den gegenüber dem ursprünglichen Projekt geänderten Verlauf der L 401 für das Verkehrsaufkommen mit den gleichen Prognosewerten wie für das ursprüngliche Projekt gerechnet werden kann.

Zur Überprüfung und Aktualisierung der Verkehrszahlen wurden vom Amt der Steiermärkischen Landesregierung im März 2018 Verkehrszählungen an drei Stellen entlang der L 401 durchgeführt.

Dabei hat sich herausgestellt, dass insbesondere die für den betreffenden Abschnitt der L 401 im Großraum Fürstenfeld ermittelten Verkehrszahlen (DTVW der Zählstelle 1 in km 28,2 der L 401) praktisch bereits die für das Jahr 2025 prognostizierten Werte aufweisen.

Zur Begründung für diese starke Verkehrszunahme wurde von der IKK Engineering GmbH eine ergänzende Stellungnahme vom 13. August 2018 vorgelegt. Dort werden als Ursache für die unerwartet hohe Verkehrszunahme auf der L 401 im Nahbereich von Fürstenfeld die dortigen kleinräumigen Entwicklungen genannt. Diese wurden durch die zwischenzeitlich im Jahr 2007 erfolgten Umwidmungen von Nutzungen für Landwirtschaft, von Dorfgebiet und Industriegebiet in Kerngebiet und Aufschließungsgebiet Kerngebiet ermöglicht. Zum Zeitpunkt der Verkehrsuntersuchungen im Jahr 2006 wurde das zu erwartende Verkehrsaufkommen jedoch aufgrund des damals aktuell gültigen Flächenwidmungsplanes abgeschätzt. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass das für die Verkehrsuntersuchungen zur S 7 verwendete Verkehrsmodell nicht für kleinräumige Entwicklungen konzipiert wurde. Dies zeigt auch der Vergleich mit der Zählstelle 2 der aktuellen Zählung nördlich der Abzweigung der L 440 in km 23,0 in Bierbaum an der Safen, wo eine Verkehrszunahme stattgefunden hat, so wie dies gemäß dem Verkehrsmodell auch prognostiziert wurde.

Zusammenfassend wird in der ergänzenden Stellungnahme der IKK Engineering GmbH vom 13. August 2018 festgehalten, dass für die L 401 im Abschnitt der vorgesehenen Projektänderung für die Planfälle eines durchgehenden Ausbaues der S 7 und den Ausbau des Abschnitts West der S 7 die für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrszahlen weiterhin herangezogen werden können.

Diese Unterlagen und Schlussfolgerungen wurden aus fachlicher Sicht bereits im Schreiben vom 5. September 2018 beurteilt. Es wurde festgestellt, dass die Begründung für die Abweichung der tatsächlich vorhandenen Verkehrszahlen auf der L 401 im Raum Fürstenfeld von den hier prognostizierten Zahlen nachvollziehbar ist. Dies, da einerseits die Verkehrsmodellierung nicht für derart kleinräumige Prognosen vorgesehen war und andererseits die räumliche Entwicklung entlang der L 401 in Fürstenfeld wesentlich dynamischer erfolgt ist als ursprünglich angenommen.

Aufgrund dessen sowie unter Berücksichtigung, dass der Verkehrsanteil der L 401 ohne den durch den Schnellstraßenanschluss Fürstenfeld gegebenen Verkehr nur etwa ein Drittel des Gesamtverkehrs nach der Inbetriebnahme der S 7 ausmacht, erscheint die Annahme plausibel, für das Prognosejahr 2025 bzw. 2023 auch weiterhin von einem durchschnittlichen täglichen Gesamtverkehrsaufkommen (DTV) im Ausmaß von rund 14.200 Kfz/Tag auf der L 401 im gegenständlichen Abschnitt nach einer durchgehenden Inbetriebnahme der S 7 auszugehen.“

B) Entscheidungsrelevanter Sachverhalt

Die L 401 Hartbergerstraße führt von Lebing über Ober- und Unterbuch, Geiseldorf, Sebersdorf, Bad Waltersdorf, Leitersdorf, Blumau und Bierbaum nach Fürstenfeld, wo sie in die B 319 Fürstenfelder Straße einmündet.

Vorgeschichte:

I. Im Zuge der Realisierung des Abschnittes West der S 7 mit der AST Fürstenfeld ist eine Verlegung der L 401 erforderlich.

Das diesbezügliche Projekt wurde im Rahmen des mit rechtskräftigem Bescheid abgeschlossenen UVP-Verfahrens zur Genehmigung der S 7 mit der GZ: BMVIT-316.407/0015-IV/ST-ALG/2011 mitbeurteilt.

II. Mit Bescheid der Steiermärkischen Landesregierung als Verkehrsbehörde vom 26. April 2012, GZ: FA18E-80.30 970/2011-18, wurde die Ausführung des Straßenbauvorhabens an der Landesstraße 401 „Hartbergerstraße Baulos: AST Fürstenfeld-Verlegung“ für zulässig erklärt. Dieser Bescheid ist in Rechtskraft erwachsen. Eine Umsetzung des Projektes ist noch nicht erfolgt.

Aktuelles Vorhaben:

I. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit ist nunmehr eine - gegenüber dem mit Bescheid der Steiermärkischen Landesregierung vom 26. April 2012 genehmigten Projekt - abgeänderte Trassenführung sowie die Errichtung eines Kreisverkehrs geplant.

II. Das gegenständliche Vorhaben umfasst folgende Maßnahmen:

1. Neuerrichtung

Neuerrichtung der L 401 zwischen der Anbindung an die S 7 bei km 26.720 (KVP AST Fürstenfeld) und der Einbindung in die Bestandstrasse der L 401 bei km 27.680 auf einer Länge von 960 m



2. Bestandsausbau

Verbreiterung des Fahrstreifens entsprechend den Richtlinien (RVS) auf 3,25 m von km 27.680 bis km 28,314 auf einer Länge von 634 m



III. In einem Prognosezeitraum von 5 Jahren ist eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von rund 14.200 Kfz/Tag zu erwarten (vgl. die Ausführungen des Amtssachverständigen für Verkehrstechnik unter Punkt A) VII. und XIII.)

IV. Schutzwürdige Gebiete der Kategorien A (besondere Schutzgebiete), B (Alpinregion) und C (Wasserschutz- und Schongebiete) im Sinne des Anhangs 2 UVP-G 2000 sind nicht betroffen.

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

Das Vorhaben kommt in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie E (Siedlungsgebiet) zur Ausführung, da im Umkreis von 300 m um das Vorhaben Grundstücke im Sinne der Definition des Anhangs 2 UVP-G 2000 ausgewiesen sind.

V. Bezüglich einer detaillierten Projektbeschreibung wird auf die Projektunterlagen (Beilagen 1 bis 12) verwiesen.

VI. Die Feststellungen zum Vorhaben ergeben sich aus dem Akteninhalt, dem rechtsgültigen Flächenwidmungsplan sowie aus dem Örtlichen Entwicklungskonzept bzw. dem Entwicklungsplan 1.0.

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 Umweltschutzes festzustellen, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand des Anhangs 1 oder des § 3a Abs. 1 bis 3 durch das Vorhaben verwirklicht wird. Parteistellung haben der Projektwerber/die Projektwerberin, der Umweltschutzes 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. Anhang 1 Z 9 UVP-G 2000 lautet:

Z 9	a)	d)	g) Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Schnellstraßen ¹⁾ oder Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A oder C berührt wird und eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 2 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;
	b)	
	c)	
		e)	
		...	h) Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Schnellstraßen ¹⁾ , 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;
		...	
		f)	
		...	i) 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;
		...	
		...	Bei lit. g und h ist § 3a Abs. 5 nicht anzuwenden.

IV. 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.

Das gegenständliche Vorhaben umfasst einerseits die Neuerrichtung der L 401 zwischen der Anbindung an die S 7 bei km 26.720 und der Einbindung in die Bestandstrasse der L 401 bei km 27.680 sowie andererseits den Bestandsausbau im Sinne einer Verbreiterung des Fahrstreifens auf 3,25 m von km 27.680 bis km 28,314.

Nach der Spruchpraxis des Umweltsenates (vgl. US 4.3.2010, 4B/2010/2-10) handelt es sich um einen Neubau im Sinne des Anhanges 1 Z 9 Spalte 3 UVP-G 2000, wenn von einer bestehenden Straße räumlich getrennt eine völlig neue Straße errichtet wird oder eine bereits bestehende Straße derart verlegt wird, dass sie an einem anderen Ort neu errichtet und die alte Straße aufgelassen wird.

Der Vorhabensbestandteil „Verbreiterung des Fahrstreifens auf 3,25 m von km 27.680 bis km 28,314“ stellt keinen Neubau im Sinne des Anhanges 1 Z 9 Spalte 3 UVP-G 2000 dar.

„Der weite Vorhabensbegriff des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 erfordert es, ein oder mehrere Projekte in ihrer Gesamtheit und unter Einbeziehung auch jener Anlagen und Anlagenteile, die für sich nicht UVP-pflichtig wären, zu beurteilen. Es ist auf den räumlichen und sachlichen Zusammenhang der einzubeziehenden Anlagen oder Eingriffe abzustellen. Liegt ein solcher Zusammenhang vor, ist von einem Vorhaben auszugehen. Das Vorhaben beschränkt sich nicht auf die jeweilige technische Anlage, sondern umfasst auch alle mit dieser in ihrem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehenden Maßnahmen. Räumlich zusammenhängende Projekte sind als Einheit und somit als ein Vorhaben dann anzusehen, wenn sie in einem engen funktionellen Zusammenhang stehen. Ein für sich nicht UVP-pflichtiges Vorhaben bildet hingegen dann keine Einheit mit einem anderen Projekt, wenn es (auch) einen anderen,

mit jenem nicht zusammenhängenden Zweck verfolgt und keinen engeren Zusammenhang mit jenem aufweist, als er etwa bei bloßen, nicht UVP-pflichtigen Vorarbeiten zu sehen ist (vgl. VwGH 25.09.2018, Ra 2018/05/0061 bis 0154-14).

Der verfahrensgegenständliche Bestandsausbau von km 27.680 bis km 28,314 steht sowohl in einem räumlichen als auch in einem sachlichen Zusammenhang mit dem Vorhabensbestandteil „Neuerrichtung der L 401 zwischen km 26.720 und km 27.680“, sodass im Sinne der Judikatur des VwGH von einem Vorhaben im Sinne des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 auszugehen ist. Somit ist auch der Bestandsausbau – obwohl dieser für sich betrachtet nicht den Tatbestand des Anhanges 1 Z 9 Spalte 3 UVP-G 2000 erfüllt – in die weitere Beurteilung miteinzubeziehen.

V. Zur Verwirklichung der Tatbestände des Anhanges 1 Z 9 Spalte 3 UVP-G 2000 ist Folgendes auszuführen:

Das gegenständliche Vorhaben hat eine durchgehende Länge von 1.594 m, wobei auf die Neuerrichtung 960 m und auf den Bestandsausbau 634 m entfallen (vgl. Punkt B) II.).

In einem Prognosezeitraum von 5 Jahren ist eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von rund 14.200 Kfz/Tag zu erwarten (vgl. Punkt B) III.).

Der Tatbestand des Anhanges 1 Z 9 lit. g) Spalte 3 UVP-G 2000 wird mangels Lage des Vorhabens in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorien A und C im Sinne des Anhanges 2 UVP-G 2000 nicht verwirklicht (vgl. Punkt B) IV.).

Das Vorhaben kommt in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie E im Sinne des Anhanges 2 UVP-G 2000 zur Ausführung (vgl. Punkt B) IV.). Da die in einem Prognosezeitraum von 5 Jahren zu erwartende durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (vgl. Punkt B) III.) unter dem Schwellenwert von 15.000 Kfz/Tag, liegt wird der Tatbestand des Anhanges 1 Z 9 lit. i) Spalte 3 UVP-G 2000 nicht verwirklicht.

Schutzwürdige Gebiete der Kategorie B sind nicht betroffen (vgl. Punkt B) IV.).

Das Vorhaben kommt in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie D (belastetes Gebiet Luft) zur Ausführung (vgl. Punkt B) IV.). Da die Schwellenwerte gemäß Anhang 1 Z 9 lit. h) Spalte 3 UVP-G 2000 (500 m Länge; DTV von 2000 Kfz) überschritten werden, ist eine Einzelfallprüfung gemäß § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 durchzuführen.

VI. 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. Bei der Entscheidung im Einzelfall sind die Kriterien des Abs. 5 Z 1 bis 3 zu berücksichtigen.

Die Kriterien des § 3 Abs. 5 Z 1 bis 3 UVP-G 2000 sind:

1. Merkmale des Vorhabens (Größe des Vorhabens, Nutzung der natürlichen Ressourcen, Abfallerzeugung, Umweltverschmutzung und Belästigungen, vorhabensbedingte Anfälligkeit für Risiken schwerer Unfälle und von Naturkatastrophen, einschließlich solcher, die wissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge durch den Klimawandel bedingt sind, Risiken für die menschliche Gesundheit),

2. Standort des Vorhabens (ökologische Empfindlichkeit unter Berücksichtigung bestehender oder genehmigter Landnutzung, Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen des Gebietes und seines Untergrunds, Belastbarkeit der Natur, gegebenenfalls unter Berücksichtigung der in Anhang 2 angeführten Gebiete),
3. Merkmale der potentiellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (Art, Umfang und räumliche Ausdehnung der Auswirkungen, grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen, Schwere und Komplexität der Auswirkungen, erwarteter Zeitpunkt des Eintretens, Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen, Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu vermeiden oder zu vermindern) sowie Veränderung der Auswirkungen auf die Umwelt bei Verwirklichung des Vorhabens im Vergleich zu der Situation ohne Verwirklichung des Vorhabens.

Bei in Spalte 3 des Anhanges 1 angeführten Vorhaben ist die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet maßgeblich.

Nach der Judikatur des VwGH (vgl. VwGH 25.09.2018, Ra 2018/05/0061 bis 0154-14) „beschränkt sich die Einzelprüfung auf die mögliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes, für den das schutzwürdige Gebiet festgelegt wurde. Das bedeutet, dass keine umfassende Prüfung der Umweltauswirkungen des Vorhabens, sondern eine auf den Schutzzweck des schutzwürdigen Gebietes bezogene Prüfung zu erfolgen hat. Weitere Ermittlungen im Hinblick auf weitere Schutzgüter sind bei einer solchen Einzelfallprüfung vom Gesetz nicht gedeckt. Das UVP-G 2000 geht erkennbar davon aus, dass es sich bei der Luft um ein eigenständiges Schutzgut handelt, sodass eine diesbezügliche Einzelfallprüfung darauf abzustellen hat, ob das Vorhaben Einfluss auf die Luftqualität haben kann.“

Das Gemeindegebiet der Stadtgemeinde Fürstenfeld ist auf Grund der Überschreitung der Grenzwerte für PM₁₀ als schutzwürdiges Gebiet der Kategorie D im Sinne des Anhanges 2 UVP-G 2000 ausgewiesen.

Es ist daher – im Sinne der Judikatur des VwGH - zu prüfen, ob durch das gegenständliche Vorhaben zu erwarten ist, dass der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet – hier: Kategorie D des Anhanges 2 - festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird, das heißt, ob es durch die Realisierung des gegenständlichen Vorhabens zu relevanten oder irrelevanten Veränderungen der Luftqualität kommt.

Zur Klärung dieser Frage wurden eine verkehrstechnische Stellungnahme sowie ein Gutachten aus dem Fachbereich Luftreinhaltung eingeholt.

Nach den Ausführungen der Amtssachverständigen (vgl. Punkt A) VII., IX. und XIII.) sind die vorgelegten Projektunterlagen plausibel und für eine Beurteilung ausreichend. Diese basieren auf den Berechnungen, die im Rahmen des UVP-Genehmigungsverfahrens zur S 7 durchgeführt worden sind, wo die Verlegung der L 401 bereits mitbeurteilt wurde. Durch die verfahrensgegenständliche Trassenverlegung ändert sich weder die Verkehrsbelastung noch die damit verbundene Emissionsmenge. Daher wurden im gegenständlichen Verfahren ausschließlich die Auswirkungen auf die Immissionssituation der Nachbarn entlang der Trasse durch die geringfügige Verschiebung der Trasse im Vergleich zum ursprünglichen Projekt behandelt.

Der Amtssachverständige für Luftreinhaltung kommt in seinem Gutachten (vgl. Punkt A) IX.) zum Ergebnis, dass der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet – hier: Kategorie D – festgelegt wurde, durch die Realisierung des Vorhabens nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

VII. Zu einer mögliche Kumulation (§ 3 Abs. 2 i.V.m. Anhang 1 Z 9 lit. f) Spalte 3 UVP-G 2000) mit anderen Vorhaben ist Folgendes auszuführen:

Der weite Vorhabensbegriff des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 geht nach der Literatur nicht soweit, dass ein Bundesstraßenvorhaben mit einem Landesstraßenvorhaben als einheitliches Vorhaben zu betrachten ist (vgl. Ennöckl/Raschauer/Bergthaler, UVP-G³, Rz 9). Eine Kumulation mit dem Bundesstraßenvorhaben ‚S 7 Fürstenfelder Schnellstraße‘ ist daher zu verneinen.

Im Übrigen gibt es keine, an das verfahrensgegenständliche Vorhaben unmittelbar angrenzende, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr frei gegebenen Teilstücke, sodass eine Kumulation mit anderen Vorhaben auch aus diesem Grund zu verneinen ist.

VIII. Das gegenständliche Vorhaben ist daher keiner Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen.

Somit war spruchgemäß zu entscheiden.

Rechtsmittelbelehrung

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

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

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

Bitte beachten Sie, dass für elektronische Anbringen die technischen Voraussetzungen und organisatorischen Beschränkungen im Internet kundgemacht sind: <http://egov.stmk.gv.at/tvob>

Die Beschwerde hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet, und die belangte Behörde zu **bezeichnen**. Weiters hat die Beschwerde zu enthalten:

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

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

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

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

Hinweis:

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

Ergeht an:

1. Land Steiermark, Abteilung 16 des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung, Referat Gesamtverkehrsplanung und Straßeninfrastruktur – Neubau, Stempfergasse 7, 8010 Graz, als Projektwerber
unter Anschluss des vidierten Plansatzes II
2. Stadtgemeinde Fürstenfeld, Augustinerplatz 1, 8280 Fürstenfeld, als Standortgemeinde
3. Abteilung 13, z.H. Frau Hofrat MMag. Ute Pöllinger, Stempfergasse 7, 8010 Graz, als Umweltanwältin

Ergeht nachrichtlich an:

4. Land Steiermark, Abteilung 16, Referat Verkehrsbehörde, Stempfergasse 7, 8010 Graz, als mitwirkende Behörde nach dem Steiermärkischen Landes-Straßenverwaltungsgesetz 1964
5. Bezirkshauptmannschaft Hartberg-Fürstenfeld, Rochusplatz 2, 8230 Hartberg, als mitwirkende Behörde nach dem WRG 1959
6. Abteilung 14, Waringergasse 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-Püntinger, Landhausgasse 7, 8010 Graz, für Zwecke der UVP-Datenbank

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