AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG

Das Land Steiermark

Abteilung 13

➔ **Umwelt und Raumordnung**

Referat UVP- und Energierecht

Bearb.: Dipl.Ing.(FH)Dr Martin Rzehorska
Tel.: +43 (316) 877-2554
Fax: +43 (316) 877-3490
E-Mail: uvp-energie@stmk.gv.at

Bei Antwortschreiben bitte Geschäftszeichen (GZ) anführen

GZ: ABT13-210034/2020-333

Graz, am 18.12.2025

Ggst.: B70 Packerstraße Mooskirchen, Abteilung 16, 8010 Graz, Stempfergasse 7, Genehmigungsverfahren, UVP-Genehmigungsbescheid

UVP-Genehmigungsbescheid für die Errichtung und Betrieb der

„B70 PACKER STRASSE, ABSCHNITT MOOSKIRCHEN-KROTTENDORF“

Inhaltsverzeichnis

I. Spruch 6
1. Genehmigung gemäß §§ 17, 24f UVP-G 2000 6
2. Vorbehalt des Erwerbs der Rechte 6
3. Materienrechtliche Spruchpunkte 7
3.1 Steiermärkisches Landes-Straßenverwaltungsgesetz 1964 - LStVG 1964 7
3.2 Steiermärkisches Baugesetz 1995 - Stmk BauG 7
3.3 Wasserrechtsgesetz 1959 - WRG 7
3.4 Steiermärkisches Naturschutzgesetz 2017 - StNSchG 2017 9
3.5 Forstgesetz 1975 - ForstG 9
3.6 Hinweis zum Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) 10
4. Abspruch über Einwendungen 10
5. Bauaufsichten 11
6. Projekts-Unterlagen und -beschreibung 12
6.1. Einlageverzeichnis Mappe I - 1 12
6.2. Einlageverzeichnis Mappe I - 2 12
6.3. Einlageverzeichnis Mappe II - 1 13
6.4. Einlageverzeichnis Mappe II - 2 13
6.5. Einlageverzeichnis Mappe II - 3 15
6.6. Einlageverzeichnis Mappe II - 4 15
6.7. Einlageverzeichnis Mappe II - 5 16
6.8. Grüner Ordner 1, Ergänzungen Umwelt (Einlagen 1 bis 9 und 11) 17
6.9. Grüner Ordner 1, Ergänzungen Elektro- und Lichttechnik (Einlage 10) 18
6.10. Grüner Ordner 3, UVP-Antragsunterlagen 18
7. Nebenbestimmungen/Bedingungen 19
7.1. Abfalltechnik 19
7.2. Abwassertechnik 19
7.3. Bautechnik 21
7.4. Boden und Landschaft 22
7.5. Elektrotechnik 23
7.6. Geologie/Geotechnik/Hydrogeologie 24
7.7. Gewässerökologie 24

7.8. Luftreinhaltung und Klima 24
7.9. Naturschutz 25
7.10. Schall- und Erschütterungstechnik 26
7.11. Verkehrstechnik 27
7.12. Waldökologie 27
7.13. Wasserbautechnik 27
7.14. Wildökologie und Jagd 28
8. Hinweise 29
8.1. Elektro- und Lichttechnik 29
8.2. Umweltbauaufsicht 29
8.3. Schall und Erschütterungstechnik 30
8.4. Waldökologie 30
9. Rechtsgrundlagen 31
10. Kosten 31
II. Begründung 32
1. Verfahrensgang 32
2. Zusammenfassende Bewertung § 12a UVP-G 2000 33
2.1. Einleitung 33
2.2. Beigezogene Sachverständige 36
3. Allgemeiner Befund 37
3.1. Beschreibung des Vorhabens 37
3.2. Trassenführung 37
3.3. Bauablauf 39
3.4. Beleuchtung 39
3.5. Historie und alternative Lösungsmöglichkeiten 39
3.6. Verkehr 39
4. Fachgutachten 40
4.1 Wirkpfade 40
4.1.1 Abfalltechnik 40
4.1.2 Abwassertechnik 42
4.1.3 Bautechnik 45
4.1.4 Elektro- und Lichttechnik 46

4.1.5 Geologie/Geotechnik/Hydrogeologie 47
4.1.6 Schall- und Erschütterungstechnik 50
4.1.7 Verkehrstechnik 54
4.1.8 Wasserbautechnik 59
4.2 Schutzgüter 60
4.2.1 Biologische Vielfalt - Pflanzen und deren Lebensräume 60
4.2.2 Biologische Vielfalt- Tiere und deren Lebensräume 65
4.2.3 Boden und Landwirtschaft 85
4.2.4 Grundwasser 90
4.2.5 Oberflächengewässer 91
4.2.6 Luft - Luftreinhaltung, Immissionsschutz 92
4.2.7 Luft – Klima 105
4.2.8 Landschaft 108
4.2.9 Sach- und Kulturgüter 110
4.2.10 Umweltmedizin 111
4.3 Entwicklung des Raumes mit Berücksichtigung öffentl. Konzepte und Pläne - Raumplanung 114
4.4 Umfassende und zusammenfassende Gesamtschau der Umweltauswirkungen 115
4.4.1 Bewertungssystematik 115
4.4.2 Eingriffserheblichkeit (Bewertung des Eingriffs in das zu schützende Gut) 116
4.4.3 Ausgleichswirkung (Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und Risikominimierung) 117
4.4.4 Schutzgutspezifische Beurteilung (Resterheblichkeit) 118
4.4.5 Gesamtschau 119
4.4.6 Bewertung 120
4.4.7 Zusammenfassung 133
4.4.7.1 Veranlassung 133
4.4.7.2 Vorhaben 133
4.4.7.3 Umweltauswirkungen 134
5. Störfall 134
5.1. Abfalltechnik 134
5.2. Boden und Landwirtschaft 135

5.3. Geologie, Geotechnik und Hydrogeologie 135
5.4. Naturschutz 135
5.5. Wasserbautechnik 135
6. Nachsorge 136
6.1. Abfalltechnik 136
6.2. Elektrotechnik 136
7. Varianten und Alternativen 136
7.1. Abfalltechnik 136
7.2. Boden und Landwirtschaft 136
7.3. Geologie, Geotechnik und Hydrogeologie 137
7.4. Gewässerökologie 137
7.5. Landschaftsbild 137
7.6. Luftreinhaltung und Lokalklima 137
7.7. Naturschutz 138
7.8. Umweltmedizin 138
7.9. Verkehrstechnik 138
7.10. Wasserbautechnik 139
7.11. Wildökologie 139
III. Beweiswürdigung und rechtliche Beurteilung 139
1. Stellungnahmen und Einwendungen 139
1.1. Stellungnahmen gemäß § 5 UVP-G 2000 141
1.2. Stellungnahmen/Einwendungen während der Ediktsfrist 142
1.3. Stellungnahmen/Einwendungen nach Ablauf der Ediktsfrist 405
1.4. Stellungnahmen/Einwendungen in der MVH 409
1.5. Ergänzende Stellungnahmen/Einwendungen nach der MVH 410
2. Formalrechtliche Aspekte: 410
3. Genehmigungsvoraussetzungen gemäß §§ 17, 24f UVP-G 2000 415
4. Weitere zur Beurteilung herangezogene Rechtsvorschriften 436
IV. Rechtsmittelbelehrung 445

I. Spruch

1. Genehmigung gemäß §§ 17, 24f UVP-G 2000

Dem Land Steiermark - Abteilung 16, Stempfergasse 7, 8010 Graz, wird nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) die Genehmigung für die Errichtung und Betrieb des Vorhabens „B70 Packer Straße“ nach Maßgabe der mit dem Genehmigungsvermerk dieses Bescheides versehenen Projektunterlagen und unter Vorschreibung der unten angeführten Nebenbestimmungen erteilt. Das Vorhaben fällt unter den Tatbestand des Anhang 1 Z 9 lit. e UVP-G 2000.

Als Bauvollendungsfrist im Sinne des § 17 Abs 6 UVP-G 2000 wird 5 Jahre ab Rechtskraft dieses Bescheides festgelegt.

2. Vorbehalt des Erwerbs der Rechte

Die Genehmigung wird gemäß § 17 Abs. 1 UVP-G 2000 unter Vorbehalt des Erwerbs der Rechte - soweit hierfür eine zivilrechtliche Einigung oder deren Ersatz durch Zwangsrechte erforderlich ist - zur Inanspruchnahme der nicht im Eigentum des Landes Steiermark stehenden, für die Verwirklichung des Projekts einschließlich sämtlicher vorgesehener oder durch Auflagen vorgeschriebener Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen erforderlichen Grundstücke, erteilt. Eine solche Enteignungsmöglichkeit findet sich in §§ 48 ff Steiermärkisches Landes-Straßenverwaltungsgesetz 1964 (LStVG 1964), LGBl. Nr. 154/1964 i.d.F. 68/2025.

3. Materienrechtliche Spruchpunkte

3.1 Steiermärkisches Landes-Straßenverwaltungsgesetz 1964 - LStVG 1964

Die Genehmigung zur Errichtung der Straße (Landesstraße) gemäß §§ 14 ff insbesondere § 47 Stmk LStVG 1964 wird hiermit erteilt.

3.2 Steiermärkisches Baugesetz 1995 - Stmk BauG

Die Abbruchbewilligung für die projektgegenständlichen Gebäude wird hiermit gemäß § 20 Z 6 Stmk BauG erteilt.

3.3 Wasserrechtsgesetz 1959 - WRG

Die wasserrechtliche Genehmigung für die erforderlichen projektgegenständlichen Baumaßnahmen wird hiermit gemäß §§ 12a ff WRG sowie insbesondere nach § 32 WRG iVm § 94 ASchG, § 38 WRG und § 105 WRG erteilt.

Folgende wasserrechtlich relevante Maßnahmen sind bewilligungspflichtig:

Bau/Errichtung und Betrieb folgender Anlagen

- Gewässerschutzanlage „GKB Nord“ auf Grundstück Nr. 139; KG: St. Johann ob Hohenburg (63357)
- Bodenfiltermulde „B70 Neu“ (Kombinationsmulde) auf Grundstück Nr. 142/5; 302/1; 308/1; KG: St. Johann ob Hohenburg (63357)
- Bodenfiltermulde „B70 Alt“ (Kombinationsmulde) auf Grundstück Nr. 142/1; 142/2; 302/1; KG: St. Johann ob Hohenburg (63357)
- Bodenfiltermulde „GKB Süd“ auf Grundstück Nr. 343; KG: KG: St. Johann ob Hohenburg (63357)
- Bodenfiltermulden Kleinbrücken
    - Rollau - Brücke; 2.Stk. Bodenfiltermulden auf Grundstück Nr. 1696; 1697; KG: Stögersdorf (63365)
    - Überführung Hallersdorf; 2.Stk. Bodenfiltermulden auf Grundstück Nr. 581; 582; KG: Hallersdorf (63318)
    - Brücke Muggaubach; 2.Stk. Bodenfiltermulden auf Grundstück Nr. 1128; 1129; KG: Kleinsöding (63328) und Nr. 502; 503; KG: Moosing (63341)

Einleitung von vorgereinigten Niederschlagswässern in den Vorfluter Kainach (Direkteinleitung) aus den nachfolgenden Anlagen unter Einhaltung der im Einzelfall angeführten Mengen

- auf Grundstück Nr. 139; KG: St. Johann ob Hohenburg (63357)
- Bodenfiltermulde „B70 Neu“ (Kombinationsmulde) im Ausmaß von 0,77 l/s bzw. 2,77 m³/h bzw. 66,5 m³/d auf Grundstück Nr. 142/5; 302/1; 308/1; KG: St. Johann ob Hohenburg (63357)
- Bodenfiltermulde „B70 Alt“ (Kombinationsmulde) im Ausmaß von 1,07 l/s bzw. 3,85 m³/h bzw. 92,4 m³/d auf Grundstück Nr. 142/1; 142/2; 302/1; KG: St. Johann ob Hohenburg (63357)

bei einer Gesamtniederschlagsmenge von 2,44 l/s bzw. 8,78 m³/h bzw. 210,7 m³/d, die in die Kainach eingeleitet wird, jeweils bezogen auf ein Regenereignis mit der Wiederkehrzeit von 1 Jahr und der Dauerstufe von 6 Tagen.

<u>Einleitung von vorgereinigten Niederschlagswässern in den Untergrund (Versickerung) aus den nachfolgenden Anlagen</u>

- Gewässerschutzanlage „GKB Süd“ im Ausmaß von 0,80 l/s bzw. 2,88 m³/h bzw. 69,1 m³/d auf Grundstück Nr. 343; KG: KG: St. Johann ob Hohenburg (63357)
- Rollaubrücke
    - Bodenfiltermulde 1 im Ausmaß von 1,13 l/s bzw. 4,06 m³/h bzw. 97,4 m³/d auf Grundstück Nr. 1696; 1697; KG: Stögersdorf (63365)
    - Bodenfiltermulde 2 im Ausmaß von 0,57 l/s bzw. 2,06 m³/h bzw. 49,4 m³/d auf Grundstück Nr. 1696; 1697; KG: Stögersdorf (63365)
- Überführung Hallersdorf
    - Bodenfiltermulde 1 im Ausmaß von 0,46 l/s bzw. 1,66 m³/h bzw. 39,9 m³/d auf Grundstück Nr. 582; KG: Hallersdorf (633318)
    - Bodenfiltermulde 2 im Ausmaß von 0,73 l/s bzw. 2,64 m³/h bzw. 63,3 m³/d auf Grundstück Nr. 581; 582; KG: Hallersdorf (633318)
- Brücke Muggaubach
    - Bodenfiltermulde 1 im Ausmaß von 1,10 l/s bzw. 3,95 m³/h bzw. 94,8 m³/d auf Grundstück Nr. 1128; 1129; KG: Kleinsöding (63328)
    - Bodenfiltermulde 2 im Ausmaß von 0,33 l/s bzw. 1,20 m³/h bzw. 28,7 m³/d auf Grundstück Nr. 502; 503; KG: Moosing (63341)

bei einer Gesamtniederschlagsmenge von 5,12 l/s bzw. 18,44 m³/h bzw. 442,6 m³/d die versickert wird, jeweils bezogen auf ein Regenereignis mit der Wiederkehrzeit von 5 Jahren und der Dauerstufe von 6 Tagen, befristet bis zum 31.12.2051.

3.4 Steiermärkisches Naturschutzgesetz 2017 - StNSchG 2017

Die naturschutzrechtliche Genehmigung für die erforderlichen projektgegenständlichen Baumaßnahmen wird hiermit gemäß § 5 iVm § 27 StNSchG erteilt.

3.5 Forstgesetz 1975 - ForstG

Die vorliegende Genehmigung gilt auch als Rodungsbewilligung gemäß §§ 17 ff Forstgesetz 1975. Die Rodungsbewilligung ist zweckgebunden für die Errichtung und den Betrieb der Landesstraße B70 von Köflach bis zur Autobahnanschlussstelle Mooskirchen der A2 Süd-Autobahn (Straßenkilometer 1,089 bis 6,413) samt allen damit unmittelbar einhergehenden Maßnahmen und samt aller dazugehörigen Anlagen und Einrichtungen. Die Rodungsbewilligung umfasst 3.848 m² (0,3848 ha), davon 3.258 m² dauernd und 590 m² befristet (bis zum 31.12.2037) auf den Grundstücken Nr. 579 und 581, je KG 63318 Hallersdorf, Nr. 142/1, 142/2, 142/3 und Nr. 308/1, je KG 63357 St. Johann ob Hohenburg sowie Nr. 650/5, KG 63307 Gaisfeld. Die Rodungsbewilligung erlischt, wenn mit dem Rodungszweck nicht innerhalb von zehn Jahren ab Rechtskraft des gegenständlichen Bescheides begonnen wird.

KG	Gst.Nr.	Gesamtfläche lt. GDB Stmk. [m²]	Rodungsfläche dauernd [m²]	Rodungsfläche befristet [m²]	Waldeigentümer laut Grundbuch
63318 Hallersdorf	**579**	4.363	462	---	Erwin u. Sophie Dirnberger, Hallersdorf 29, 8565 St. Johann ob Hohenburg
	581	5.789	68	---	Manuela Kastner, Hallersdorf 4, 8565 St. Johann ob Hohenburg
63357 St. Johann ob Hohenburg	**142/1**	11.639	595	---	Hermine Konrath, 8565 St. Johann ob Hohenburg 24
	142/2	5.490	145	---	Harald Eder, 8565 St. Johann ob Hohenburg 25
	142/3	8.119	42		Barbara Riegler, 8564 Krottendorf 3
	308/1	10.674	500	590	Landeshauptmann von Steiermark als Verwalter des öffentlichen Wassergutes, Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 14, Wartingergasse 43, 8010 Graz
63307 Gaisfeld	**650/5**	19.450	1.446	---	
			3.258	**590**	

3.6 Hinweis zum Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L)

Gemäß § 20 IG-L sind:
(1) Anlagen, die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften des Bundes einer Genehmigungspflicht unterliegen, und der Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes bedürfen keiner gesonderten luftreinhalterechtlichen Genehmigung und es gelten die Bestimmungen der Abs. 2 und 3 als zusätzliche Genehmigungsvoraussetzungen.
(2) Emissionen von Luftschadstoffen sind nach dem Stand der Technik (§ 2 Abs. 8 Z 1 AWG 2002) zu begrenzen.
(3) Sofern in dem Gebiet, in dem eine neue Anlage oder eine emissionserhöhende Anlagenerweiterung oder ein Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes genehmigt werden soll, bereits mehr als 35 Überschreitungen des Tagesmittelwertes für PM10 gemäß Anlage 1a oder eine Überschreitung

- des um 10 µg/m3 erhöhten Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a,
- des Jahresmittelwertes für PM10 gemäß Anlage 1a,
- des Jahresmittelwertes für PM2,5 gemäß Anlage 1b,
- eines in einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 5 festgelegten Immissionsgrenzwertes,
- des Halbstundenmittelwertes für Schwefeldioxid gemäß Anlage 1a,
- des Tagesmittelwertes für Schwefeldioxid gemäß Anlage 1a,
- des Halbstundenmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a,
- des Grenzwertes für Blei in PM10 gemäß Anlage 1a oder
- des Grenzwertes für Arsen, Kadmium, Nickel oder Benzo(a)pyren gemäß Anlage 1a

vorliegt oder durch die Genehmigung zu erwarten ist, ist die Genehmigung nur dann zu erteilen, wenn
1. die Emissionen keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten oder
2. der zusätzliche Beitrag durch emissionsbegrenzende Auflagen im technisch möglichen und wirtschaftlich zumutbaren Ausmaß beschränkt wird und die zusätzlichen Emissionen erforderlichenfalls durch Maßnahmen zur Senkung der Immissionsbelastung, insbesondere auf Grund eines Programms gemäß § 9a oder eines Maßnahmenkatalogs gemäß § 10 dieses Bundesgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 34/2003, ausreichend kompensiert werden, so dass in einem realistischen Szenario langfristig keine weiteren Überschreitungen der in diesem Absatz angeführten Werte anzunehmen sind, sobald diese Maßnahmen wirksam geworden sind.

Diesbezüglich ist auf die Sachverständigengutachten zu verweisen.

4. Abspruch über Einwendungen

Die Einwendungen von Hr. Robert Roth (OZ 102), eingelangt am 30.05.2021, dem Verein NETT (OZ 155), eingelangt am 17.04.2023, Fr. Andrea Zach und Hr. Vinzenz Zach (OZ 194), eingelangt am 05.09.2023, sind erst nach Ablauf der Ediktalsfrist am 07.05.2021 eingelangt, weshalb diese Einwendungen allesamt als verspätet zurückzuweisen waren.

Den Einwendungen von Peter Papst werden unter der Bedingung, dass der der Behörde vorliegende Optionsvertrag, in welchem das Grst. Nr. 578 KG 63318 Hallersdorf, auf welchem sich u.a. das betroffene Wohnhaus des Herrn Peter Papst befindet, von der Konsenswerberin vertragsgemäß durchgeführt wird und Herr Peter Papst somit nicht mehr Eigentümer der Liegenschaft Grst. Nr. 578

wäre, nicht stattgegeben, da es in weiterer Folge zu keiner Verletzung von subjektiven Rechten kommen kann.

Die weiteren von Nachbarn im Sinne des § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 erhobenen Einwendungen werden insoweit zurückgewiesen, als keine subjektiven öffentlichen Rechte geltend gemacht wurden. Soweit keine Zurückweisung erfolgt, werden die Einwendungen der Parteien als unbegründet abgewiesen.

5. Bauaufsichten

Die Antragstellerin hat vor Baubeginn der Behörde eine dazu befugte örtliche Bauaufsicht (unter Beachtung des Baustellen Koordinationsgesetzes), eine bodenkundliche sowie eine ökologische Bauaufsicht/Umweltbaubegleitung namhaft zu machen und diese bis zum Abschluss der Bauphase beizubehalten. Die Aufsichten haben über ihre Tätigkeiten Protokolle zu führen, welche auf Verlangen der Behörde vorzulegen sind.

Die Steiermärkische Landesregierung als zuständige UVP-Behörde bestellt mit Wirkung der Rechtskraft dieses Bescheides die PI Mitterfellner GmbH, Hummelstraße 5 in 8811 Scheifling, als wasserrechtliche Bauaufsicht und Dipl. Ing. Günter Parthl, August-Hofer-Gasse 1 in 8510 Stainz, als gewässerökologische Bauaufsicht gemäß § 120 WRG.

Die Umweltbauaufsicht hat eine regelmäßige Berichtspflicht an die Behörde. Die Umweltbauaufsicht hat sich als Organ entsprechend an der RVS 04.05.11 „Umweltbauaufsicht und Umweltbaubegleitung“ zu orientieren.

6. Projekts-Unterlagen und -beschreibung

6.1. Einlageverzeichnis Mappe I - 1

Einlage	Titel	Maßstab/ Beschreibung
1a	Übersichtskarte (B70 & KVP Krottendorf)	M 1:10.000
1b	Übersichtskarte mit Luftbild (B70 & KVP Krottendorf)	M 1:5.000
2/1	Technischer Bericht (B70 & KVP Krottendorf)	Bericht
2/2	Anlagen zum Technischen Bericht (B70 & KVP Krottendorf)	Bericht
2/3	Sicherheitsaudit Dezember 2019	Bericht
3a	Übersichtslageplan (B70 & KVP Krottendorf)	M 1:1.000
3b/1	Detaillageplan (B70) (BLATT 1)	M 1:500
3b/2	Detaillageplan (B70) (BLATT 2)	M 1:500
3b/3	Detaillageplan (B70) (BLATT 3)	M 1:500
3b/4	Detaillageplan (B70) (BLATT 4)	M 1:500
3b/5	Detaillageplan (B70) (BLATT 5)	M 1:500
3b/6	Detaillageplan (B70) (BLATT 6)	M 1:500
3b/7	Detaillageplan (B70 & KVP Krottendorf) (BLATT 7)	M 1:500
4b/1	Detaillängenschnitt (B70) Teil 1 und Teil 2 verbunden	M 1:1000/100
4b/2	Detaillängenschnitt (KVP Krottendorf)	M 1:500/50
5/1	Regelquerschnitte (B70)	M 1:50
5/2	Regelquerschnitte (KVP Krottendorf)	M 1:50
6/01	Querschnitte B70: QP 1 bis QP 17 (BLATT 1)	M 1:100
6/02	Querschnitte B70: QP 18 bis QP 30 (BLATT 2)	M 1:100
6/03	Querschnitte B70: QP 31 bis QP 48 (BLATT 3)	M 1:100
6/04	Querschnitte B70: QP 49 bis QP 69 (BLATT 4)	M 1:100
6/05	Querschnitte B70: QP 70 bis QP 94 (BLATT 5)	M 1:100

6.2. Einlageverzeichnis Mappe I - 2

Einlage	Titel	Maßstab/ Beschreibung
6/06	Querschnitte B70: QP 95 bis QP 118 (BLATT 6)	M 1:100
6/07	Querschnitte B70: QP 119 bis QP 143 (BLATT 7)	M 1:100
6/08	Querschnitte B70: QP 144 bis QP 167 (BLATT 8)	M 1:100
6/09	Querschnitte B70: QP 168 bis QP 179 (BLATT 9)	M 1:100
6/10	Querschnitte B70: QP 180 bis QP 185 (BLATT 10)	M 1:100
6/11	Querschnitte B70: QP 186 bis QP 194 (BLATT 11)	M 1:100
6/12	Querschnitte B70 - Rampe 1, Rampe 2, Rampe 3 (BLATT 12)	M 1:100
6/13	Querschnitte B70 - Rampe 4, KVP, Nebenweg A (BLATT 13)	M 1:100
6/14	Querschnitte B70 - Nebenweg B70 ALT (BLATT 14)	M 1:100
6/15	Querschnitte B70 - Nebenweg B (BLATT 15)	M 1:100
6/16	Querschnitte B70 - Nebenweg C (BLATT 16)	M 1:100
6/17	Querschnitt B70 - Nebenweg D (BLATT 17)	M 1:100
6/18	Querschnitte B70 + Turbokreisverkehr (BLATT 18)	M 1:100
6/19	Querschnitte L 319, Schilcherweinstraße; B70 ALT, Geh-/Radweg (BLATT 19)	M 1:100
9/1	Gen. Darstellung Kunstbauten: B70 - Rollaubrücke	M 1:200/50

9/2	Gen. Darstellung Kunstbauten: B70 - Muggaubachbrücke	M 1:200/50
9/3	Gen. Darstellung Kunstbauten: B70 - Lahnbachbrücke	M 1:200/50
9/4	Gen. Darstellung Kunstbauten: B70 - Überführung Hallersdorf	M 1:200/50
9/5	Gen. Darstellung Kunstbauten: B70 - GKB-Überführung St. Johann-Köppling Teil 1: Grundriss, 2 Querschnitte und den Längenschnitt Teil 2: Südwest und Nordost Ansicht	M 1:250/50
9/6	Gen. Darstellung Kunstbauten: KVP Krottendorf - Objekt K2 GRW-Unterführung	M 1:200/50
10a	Massenberechnung (B70 + Kreisverkehr)	Bericht
15	Schleppkurvennachweise (Knoten Rollau)	M 1:500
16	Rodungsplan (BFN, Frisch)	M 1:2000

6.3. Einlageverzeichnis Mappe II - 1

Einlage	Titel	Maßstab/ Beschreibung
1	Umweltverträglichkeitserklärung	Bericht
2	**alternative Lösungsmöglichkeiten - Trassenvarianten**	
2.1	Projekthistorie Trassenvarianten	Bericht
2.2	Variantenvergleich zur Optimierung des KVP KROTTENDORF	Vergleichs-darstellung
3	**Beschreibung der Bauphase/Baustellenkonzept**	
3.1	Baustellenkonzept - Bericht	Bericht
3.2	Baustellenkonzept - Übersichtslageplan	M 1:5.000
4	Klima- und Energiekonzept	Bericht
5	**Verkehrsuntersuchung**	
5.1	Fachbericht Verkehr	Bericht
5.2	Anhang Fachbericht Verkehr	Bericht
5.3	Aktualisierung Verkehrsmodell	Bericht
	Umwelt - Auswirkungen - Maßnahmen	
	Mensch	
6	**Mensch - Siedlungsraum**	
6.1	Fachbericht Siedlungsraum	Bericht
6.2	Planbeilage Siedlungsraum	M 1:10.000
7	Mensch - Regionalentwicklung	Bericht
8	Mensch - Freizeit, Erholung, Tourismus	Bericht

6.4. Einlageverzeichnis Mappe II - 2

Einlage	Titel	Maßstab/ Beschreibung
	Mensch - Lärm	
9	**Mensch - Lärm Betriebsphase Stellungnahme unter**	
9.1	Fachbericht Schalltechnik Betriebsphase	Bericht
9.2	Begehungsprotokolle	Bericht
9.3	Schalltechnischer Messbericht	Bericht
9.4	Schalltechnische Berechnungen Betriebsphase	Bericht
9.5	Immissionspläne Betriebsphase	M 1:2.000
9.6	**Lärmkarten Betriebsphase**	
9.6.01	Nullplanfall 2030 Gesamtnetz h=4,0m Lden	M 1:10.000
9.6.02	Nullplanfall 2030 Gesamtnetz h=4,0m Nacht	M 1:10.000

Einlage	Titel	Maßstab/ Beschreibung
9.6.03	Nullplanfall 2030 Gesamtnetz h=1,5m Lden	M 1:10.000
9.6.04	Nullplanfall 2030 Gesamtnetz h=1,5m Nacht	M 1:10.000
9.6.05	Prognose 2030 mit Lärmschutz Gesamtnetz h=4,0m Lden	M 1:10.000
9.6.06	Prognose 2030 mit Lärmschutz Gesamtnetz h=4,0m Nacht	M 1:10.000
9.6.07	Prognose 2030 mit Lärmschutz Gesamtnetz h=1,5m Lden	M 1:10.000
9.6.08	Prognose 2030 mit Lärmschutz Gesamtnetz h=1,5m Nacht	M 1:10.000
9.6.09	DiffProg 2030 mit Lärmschutz minus Nullplanfall 2030 h=4,0m Lden	M 1:10.000
9.6.10	DiffProg 2030 mit Lärmschutz minus Nullplanfall 2030 h=4,0m Nacht	M 1:10.000
9.6.11	DiffProg 2030 mit Lärmschutz minus Nullplanfall 2030 h=1,5m Lden	M 1:10.000
9.6.12	DiffProg 2030 mit Lärmschutz minus Nullplanfall 2030 h=1,5m Nacht	M 1:10.000
9.6.13	DiffProg 2030 mit Lärmschutz minus Nullplanfall 2030 relevant h=4,0m Lden	M 1:10.000
9.6.14	DiffProg 2030 mit Lärmschutz minus Nullplanfall 2030 relevant h=4,0m Nacht	M 1:10.000
9.6.15	DiffProg 2030 mit Lärmschutz minus Nullplanfall 2030 relevant h=1,5m Lden	M 1:10.000
9.6.16	DiffProg 2030 mit Lärmschutz minus Nullplanfall 2030 relevant h=1,5m Nacht	M 1:10.000
9.6.17	Prognose 2030 mit Lärmschutz B70 alleine h=4,0m Lden	M 1:10.000
9.6.18	Prognose 2030 mit Lärmschutz B70 alleine h=4,0m Nacht	M 1:10.000
9.6.19	Prognose 2030 mit Lärmschutz B70 alleine h=1,5m Lden	M 1:10.000
9.6.20	Prognose 2030 mit Lärmschutz B70 alleine h=1,5m Nacht	M 1:10.000
9.7	Ansichten der Lärmschutzmaßnahmen	M 1:5.000/500
9.8	Lageplan der Lärmschutzmaßnahmen	M1:5.000
9.9	Regelprofile	M 1:100
10	**Mensch - Lärm Bauphase**	
10.1	Fachbericht Schalltechnik Bauphase	Bericht
10.2	Schalltechnische Berechnungen Bauphase	Bericht
10.3	**Lärmkarten Bauphase**	
10.3.01	Gesamtbel. Bauphase 1 h=4,0m Werktag Tag	M 1:10.000
10.3.02	Gesamtbel. Bauphase 1 h=1,5m Werktag Tag	M 1:10.000
10.3.03	Baulärm Bauphase 1 h=4,0m Werktag Tag	M 1:10.000
10.3.04	Baulärm Bauphase 1 h=1,5m Werktag Tag	M 1:10.000
10.3.05	Gesamtbel. Bauphase 2 h=4,0m Werktag Tag	M 1:10.000
10.3.06	Gesamtbel. Bauphase 2 h=1,5m Werktag Tag	M 1:10.000
10.3.07	Baulärm Bauphase 2 h=4,0m Werktag Tag	M 1:10.000
10.3.08	Baulärm Bauphase 2 h=1,5m Werktag Tag	M 1:10.000
10.3.09	Gesamtbel. Bauphase 3 h=4,0m Werktag Tag	M 1:10.000
10.3.10	Gesamtbel. Bauphase 3 h=1,5m Werktag Tag	M 1:10.000
10.3.11	Baulärm Bauphase 3 h=4,0m Werktag Tag	M 1:10.000
10.3.12	Baulärm Bauphase 3 h=1,5m Werktag Tag	M 1:10.000
10.3.13	Gesamtbel. Bauphase 4 h=4,0m Werktag Tag	M 1:10.000
10.3.14	Gesamtbel. Bauphase 4 h=1,5m Werktag Tag	M 1:10.000
10.3.15	Baulärm Bauphase 4 h=4,0m Werktag Tag	M 1:10.000
10.3.16	Baulärm Bauphase 4 h=1,5m Werktag Tag	M 1:10.000
10.3.17	Gesamtbel. Bauphase 5 h=4,0m Werktag Tag	M 1:10.000
10.3.18	Gesamtbel. Bauphase 5 h=1,5m Werktag Tag	M 1:10.000
10.3.19	Baulärm Bauphase 5 h=4,0m Werktag Tag	M 1:10.000
10.3.20	Baulärm Bauphase 5 h=1,5m Werktag Tag	M 1:10.000

6.5. Einlageverzeichnis Mappe II - 3

Einlage	Titel	Maßstab/ Beschreibung
11	**Mensch - Erschütterungen**	
11.1	Technischer Fachbericht	Bericht
11.2	Übersichtslageplan	M 1:1.000
	Tiere, Pflanzen, Lebensräume	
12	**Pflanzen und deren Lebensräume**	
12.1	Fachbericht Pflanzen und deren Lebensräume	Bericht
12.2	Biotoptypen - Lageplan	M 1:2.000
13	Tiere und deren Lebensräume	Bericht
14	Wildökologie und Jagdbetrieb	Bericht
15	landschaftspflegerische Begleitplanung - Maßnahmenplan	M 1:2.500

6.6. Einlageverzeichnis Mappe II - 4

Einlage	Titel	Maßstab/ Beschreibung
	Boden	
16	**Bodenmechanisches Gutachten**	
16.1	Geotechnischer Fachbericht	Bericht
16.2	Bohrprofile, Bohrkerndokumentation, Schürfe, Rammsondierungen	Dokumentation
16.3	Ergebnisse der Laborversuche und in-Situ-Versuche	Dokumentation
16.4	Übersichtslageplan	M 1:5.000
16.5	ausgewählte Querprofile	M 1:200
17	**Boden - Landwirtschaft**	
17.1	Fachbericht Boden	Bericht
17.2	Plan Bodenformen und Bodeneigenschaften	1:25.000
17.3	Fachbericht Landwirtschaft	Bericht
17.4	Plan Flächennutzung	1:5.000
18	Boden - Abfall/Altlasten	Bericht
	Oberflächengewässer	
19	**Oberflächengewässer, Hochwasser, Retentionsraum**	
19.1	Fachbericht Oberflächenwasser (Ergänzung zum Bericht siehe Ergänzungsordner 1 unter 11.1)	Bericht
19.2	**Lagepläne Hochwasser, Retentionsraum**	
19.2.01	Lageplan mit Überflutungsflächen HQ30 und HQ100 Bestand	M 1:5.000
19.2.02	Lageplan mit Wassertiefen HQ30 Bestand	M 1:5.000
19.2.03	Lageplan mit Wassertiefen HQ100 Bestand	M 1:5.000
19.2.04	Lageplan mit Fließgeschwindigkeiten HQ30 Bestand	M 1:5.000
19.2.05	Lageplan mit Fließgeschwindigkeiten HQ100 Bestand	M 1:5.000
19.2.06	Lageplan mit Wassertiefen HQ30 Projekt	M 1:5.000
19.2.07	Lageplan mit Wassertiefen HQ100 Projekt	M 1:5.000
19.2.08	Lageplan mit Fließgeschwindigkeiten HQ30 Projekt	M 1:5.000
19.2.09	Lageplan mit Fließgeschwindigkeiten HQ100 Projekt	M 1:5.000
19.2.10	Lageplan mit Wassertiefendifferenz HQ30 Verschlechterung	M 1:5.000
19.2.11	Lageplan mit Wassertiefendifferenz HQ100 Verschlechterung	M 1:5.000
19.2.12	Lageplan mit Wassertiefendifferenz HQ30 Verbesserung	M 1:5.000

Einlage	Titel	Maßstab/ Beschreibung
19.2.13	Lageplan mit Wassertiefendifferenz HQ100 Verbesserung	M 1:5.000
19.3	**Hydraulische Detailbetrachtung**	
19.3.01	Lageplan mit hydraulischer Detailbetrachtung - Objektgruppe Auenstraße 1	M 1:200
19.3.02	Lageplan mit hydraulischer Detailbetrachtung - Objektgruppe Auenstraße 2	M 1:200
19.3.03	Lageplan mit hydraulischer Detailbetrachtung - Hallersdorf	M 1:500
19.4	**Kainachverlegung**	
19.4.01	Detaillageplan Kainachverlegung	M 1:500
19.4.02	Querschnitte Kainachverlegung	M 1:100
19.5	**Seitenarmverlegung Kainach**	
19.5.01	Detaillageplan Seitenarmverlegung	M 1:500
19.5.02	Querschnitt Seitenarmverlegung	M 1:100
20	Entwässerungstechnischer Bericht	Bericht

6.7. Einlageverzeichnis Mappe II - 5

Einlage	Titel	Maßstab/ Beschreibung
21	Gewässerökologie und Fische	Bericht
22	Grundwasser - Hydrogeologie (Hinweis: Ergänzungsmappe 1 Einlage 12, Stellungnahme zu Änderungen)	Bericht
23	Luftschadstoffe	Bericht
24	Klima	Bericht
25	Landschaft (Landschafts- und Ortsbild)	Bericht
26	Sach- und Kulturgüter	Bericht
27	Archäologie	Bericht
28	allgemein verständliche Zusammenfassung	Bericht

6.8. Grüner Ordner 1, Ergänzungen Umwelt

(Einlagen 1 bis 9 und 11)

Einlage	Titel	Maßstab/ Beschreibung
1.1	Fachbericht Boden Geomatrix, DI. Florian Forcher	Bericht
1.2	Ergänzung zu Fachbericht Boden Jereb, DI. Florian Forcher	Bericht
2	Fachbericht Landwirtschaft Geomatrix, DI. Florian Forcher	Bericht
3	Gewässerökologie und Fische, Hydrobiologie, DI. Ursula Grasser	Bericht
4.1	Naturschutz Ergänzungen 2019 BFN, Mag. Barbara Leitner	Bericht
4.2	Naturschutz Ergänzungen 2020 BFN, Mag. Barbara Leitner	Bericht
5.1	Luftschadstoffe Ergänzungen 2019 IVT-TU-Graz, DI. Dr. Christian Kurz	Bericht
5.2	Luftschadstoffe, Lageplan Aufpunkte, IVT-TU-Graz, DI. Dr. Christian Kurz	Plan
5.3	Luftschadstoffe Ergänzungen 2020 IVT-TU-Graz, Mag. Michael Schauer	Bericht
5.4	Luftschadstoffe Ergänzungen 2022 IVT-TU-Graz, DI. Dr. Christian Kurz	Bericht
6.1.1	Verkehrstechnik/Straßenplanung BFN, Eisner ZT GmbH	Bericht
6.1.2	Verkehrstechnik/Straßenplanung BFN, Frisch	
6.2	Verkehrszahlen Jereb/Hochkofler	Bericht
6.3.1	Vorstatische Berechnung Rollaubrücke	Bericht
6.3.2	Vorstatische Berechnung Muggaubachbrücke	Bericht
6.3.3	Vorstatische Berechnung ÜF Hallersdorf	Bericht
6.3.4	Vorstatische Berechnung GKB Unterführung	Bericht
7.1	Fachbereich Schalltechnik, Abgrenzung Untersuchungsraum BFN, INTEGRAL, Walter Ernst	Bericht
7.2	Schalltechnik, Alternative Lärmschutz BFN, INTEGRAL, Walter Ernst	Bericht
8	Landschaftsbild BFN, PLANUM, DI Dieter Fleck	Bericht
9	Wildökologie BFN, Mag. Barbara Leitner	Bericht
10	Hinweis: Elektro-/Lichttechnik (separater Ordner 2) ELIN Österreich-Graz, Daniel Baal	
11.1	Oberflächenwässer (Hinweis: Ergänzungsbericht zu Barieneinlage II 19.1) Projektanpassung August 2020 Werner Consult, Christoph Braunstein	Bericht
11.2	Oberflächenwässer: Lageplan mit Wassertiefen-differenz HQ 100 Verschlechterung Ingenos	Plan
12.1	Lärm Stellungnahme (Fa. Integral) Hinweis: zu Einlage in Mappe II-2-9 und 10	Stellungnahme
12.2	Erschütterungen Stellungnahme (Fa. Tappauf Consultans) Hinweis: zu Einlage in Mappe II-3-11	Stellungnahme
12.3	Grundwasser - Hydrogeologie Stellungnahme (Geologie Grundwasser GmbH.) Hinweis: zu Einlage in Mappe II-5-22	Stellungnahme

6.9. Grüner Ordner 1, Ergänzungen Elektro- und Lichttechnik
(Einlage 10)

Einlage	Titel	Maßstab/ Beschreibung
10.1	Technischer Bericht	Bericht
10.2	Turbo-KVP Krottendorf inkl. Immissionspunkte Wohnobjekte	Bericht
10.3.1	Planungstool: Turbo-KVP Bereich KVP	Bericht
10.3.2	Planungstool: Turbo-KVP_Bereich Zufahrten	Bericht
10.3.3	Planungstool: KVP_Mooskirchen_CE_Klasse	Bericht
10.3.4	Planungstool: KVP_Mooskirchen_M_Klasse	Bericht
10.3.5	Auswahlkriterien Beleuchtungsklasse O1055	Bericht
10.4.1	Lichtberechnung: B70 Turbo-KVP Bereich KVP	Bericht
10.4.2	Lichtberechnung: B70 Turbo-KVP Bereich Zufahrten	Bericht
10.4.3	Lichtberechnung: KVP Rollau Bereich KVP	Bericht
10.4.4	Lichtberechnung: KVP Rollau Bereich Zufahrten	Bericht
10.5.1	Turbo-KVP Krottendorf - Planungsfall 2030	Bericht
10.5.2	KVP Mooskirchen-Rollau - Planungsfall2030	Bericht
10.6.1	Produktbeschreibung AESchreder Teceo	Bericht
10.6.2	Produktbeschreibung Siteco SL20	Bericht
10.6.3	Produktbeschreibung Siteco SL11	Bericht
10.6.4	Produktbeschreibung AESchreder Ampera	Bericht
10.7.1	Luftbild Turbo-KVP Krottendorf inkl. Kataster Wohnobjekte	Plan
10.7.2	Detaillageplan Turbo-KVP Krottendorf	Plan
10.7.3	Detaillageplan KVP Mooskirchen-Knoten Rollau	Plan

6.10. Grüner Ordner 3, UVP-Antragsunterlagen

Einlage	Titel
Beilage ./5	Zustimmungserklärung der GKB
Beilage ./6	Erteilung einer Abbruchbewilligung
Beilage ./7	Rodungsflächen BFN Barbara Leitner
Beilage ./8	Anrainer zu Rodungsflächen Eisner/Frisch
Beilage ./9	Rodungsflächen und Anrainer Tabellarische Zusammenfassung der Beilage /7 und der Beilage /8
Beilage ./10	Einlagenübersicht (Inhaltsangabe für alle Mappen)
Beilage ./11	Grundstücksverzeichnisse in einfacher Ausfertigung (aufgrund datenschutzrechtlicher Bestimmungen in Papierform nur an den Verhandlungsleiter)

7. Nebenbestimmungen/Bedingungen

7.1. Abfalltechnik

1. Der im Zuge der Baumaßnahmen vorgefundene Bodenaushub oder durch die Bauarbeiten verunreinigter Boden, der den Grenzwerten der Tabellen 1 und 2 der Anlage 1 der Deponieverordnung 2008 bzw. den Grenzwerten für eine zulässige Verwertung nach den Vorgaben des Bundesabfallwirtschaftsplanes 2023 nicht entspricht, ist nachweislich auf eine für diese Abfälle bewilligte Deponie zu verbringen oder nachweislich einer zulässigen Verwertung zuzuführen.
2. Für die Zwischenlagerung von gefährlichen und nicht gefährlichen Abfällen auf den Baustelleneinrichtungsflächen ist vor Baubeginn ein genaues Lagerkonzept zu erstellen. Dabei sind die Art der Sammelbehälter und im Falle einer Zwischenlagerung im Freien die Eignung des Untergrundaufbaues und der Oberflächenwassererfassung und -behandlung für die einzelnen Abfallfraktionen nachzuweisen.
3. Die Lagerung frischer Betonabfälle darf ausschließlich in dichten Containern erfolgen.
4. Die Aufzeichnungen über Art, Menge, Herkunft und Verbleib der im Zuge der Rückbau- und Bauarbeiten anfallenden Abfälle sind einschließlich der erforderlichen chemischen Untersuchungen zumindest monatlich der örtlichen Bauaufsicht zu übergeben.

7.2. Abwassertechnik

5. Die Dammböschung der Straße ist derart zu gestalten, dass
   - eine ausreichende Erosionsstabilität gegeben ist,
   - als Deckschicht mindestens 10 cm humoser Oberboden ausgeführt wird,
   - eine dauerhafte flächige Begrünung vor Verkehrsfreigabe vorhanden ist und
   - eine breitflächige Beschickung der Dammböschung mit dem Niederschlagswasser erfolgen kann.
6. Die wasserrechtliche Bauaufsicht hat alle 3 Monate einen Zwischenbericht bzw. nach Abschluss der Bauarbeiten einen Endbericht an die Behörde zu übermitteln.
7. Der Betrieb und die Instandhaltung der Entwässerungsanlagen sind gemäß Kapitel 7 der RVS 04.04.11 durchzuführen bzw. zu dokumentieren.
8. Einmal pro Jahr ist eine Fremdüberwachung gemäß § 134 WRG 1959 durchführen zu lassen. Dabei sind die Einwirkungen auf das Gewässer (Vorfluter bzw. Grundwasser), der Betriebszustand und die Wirksamkeit der bewilligten Reinigungsanlagen zu prüfen. Der Fremdüberwacher hat auch eine Beurteilung der Messergebnisse hinsichtlich Ablaufkonzentrationen und Ablauffrachten im Sinne der Methodenverordnung Wasser - MVW BGBl. II Nr. 129/2019, i.d.F. BGBl. II Nr. 133/2019 - und der vorgeschriebenen Grenz- bzw. Schwellenwerte durchzuführen. Die Untersuchungsbefunde und die Beurteilungen sind der Behörde unaufgefordert zweifach vorzulegen.
9. Im Rahmen der Eigenüberwachung sind die Vorgaben des Kapitels 7 der RVS 04.04.11 einzuhalten.
10. Vor jeder Ausleitung in den Vorfluter und vor jeder Ableitung des vorgereinigten Niederschlagswassers in den Grundwasserkörper ist eine Probenahmevorrichtung (analog der Skizze im ÖWAV Regelblatt 45) zu errichten und zu betreiben. Die gemeinsame Probenahme mehrerer Aus- bzw. Ableitungen ist in begründeten Fällen möglich.

11. Mit der Fremdüberwachung dürfen nur Personen, Institute oder Unternehmungen beauftragt werden, die nachweislich ein Qualitätssicherungssystem (Qualitätssicherungshandbuch) in Anlehnung an die ÖNORM EN ISO 17025 i.d.F. 15.02.2018 betreiben.

12. Im Rahmen des Abnahmeverfahrens sind folgende Unterlagen in vierfacher Ausfertigung vorzulegen:

    - Ausführungsbericht mit Beschreibung von allfälligen Änderungen.
    - Bei Änderungen gegenüber der Bewilligung Darstellung der geänderten Anlagenteile samt Beschreibung und Vorlage von erforderlichen Bemessungen.

    Ferner sind einfach vorzulegen:

    - Bestätigung der fachkundigen örtlichen Bauaufsicht über die bescheidgemäße Ausführung der Anlagen.

13. Das aus der jeweiligen Reinigungsanlage in die Kainach abgeleitete Niederschlagswasser muss so beschaffen sein, dass nachfolgende Grenzwerte eingehalten werden:

	Grenzwert in der Stichprobe [mg/l]	Max. Fracht (berechnet für alle Einleitungen in die Kainach) 210,7 m³/d [kg/d]	Max. Fracht pro Jahr Berechnet für eine Jahresniederschlagsmenge von 894 mm A_{red} ges= 3804,05 m² [kg/a]
Zink, ber. Als Zn	2,0	0,42	6,8
Blei, ber. Als Pb	0,5	0,11	1,7
Kupfer, ber. Als Cu	0,5	0,11	1,7
Cadmium, ber. Als Cd	0,1	0,02	0,34
Abfiltrierbare Stoffe	30	6,32	102,02
CSB, ber. als O2	75	15,8	255,06
KW-Index	10	2,11	34,01

14. Das aus der jeweiligen Reinigungsanlage in den Grundwasserkörper abgeleitete Niederschlagswasser (Versickerung) muss so beschaffen sein, dass nachfolgende Grenzwerte eingehalten werden:

	Grenzwert in der Stichprobe [mg/l]	Max. Fracht (berechnet für alle Einleitungen in den Grundwasserkörper) 442,6 m³/d [kg/d]	Max. Fracht pro Jahr Berechnet für eine Jahresniederschlagsmenge von 894 mm A_{red} ges= 4663 m² [kg/a]
Blei	0,009	0,00398	0,0375
Cadmium	0,0045	0,00199	0,01876
Chlorid	180	79,668	750,37
Ammonium	0,45	0,19917	1,8759
Orthophosphat	0,30	0,1327	1,2506
KW-Index	0,1	0,04426	0,41684
PAK	0,00009	0,00004	0,00038

15. Sollte im Rahmen einer Fremdüberwachung mindestens ein Parameter den Wert von 80% des Grenzwertes bzw. Schwellenwertes erreichen, so ist der vollständige Austausch des jeweiligen Bodenfilters zu prüfen. Ab 100% ist der Bodenfilter sofort zu tauschen.

7.3. Bautechnik

16. Mit dem Abbruch darf erst nach vollständiger Räumung des jeweiligen Gebäudes bzw. Gebäudeteiles, nach Abschaltung der Wasser- und Stromanschlüsse und nach Trennung einer allenfalls vorhandenen Gaszuleitung begonnen werden.

17. Zeitgerecht vor Beginn der Abbrucharbeiten sind das Vorhandensein und die genaue Lage von Leitungen und Einbauten im Projektgebiet (z.B. Wasserleitungen, Gasleitungen, Kanäle, Drainagen, Strom- oder Fernmeldekabel, etc.) durch Kontaktaufnahme mit den zuständigen Einbautenträgern bzw. Leitungsberechtigten festzustellen. Im Einvernehmen mit den betroffenen Einbautenträgern und Leitungsberechtigten sind geeignete Maßnahmen zum Schutz oder zur Umlegung dieser Einrichtungen zu treffen.

18. Vor Beginn der jeweiligen Arbeiten sind die Schutz- und Sicherungsmaßnahmen, auch jene für die benachbarten Gebäude und öffentlichen Verkehrsflächen, durchzuführen. Ebenso ist vor Beginn der Abbrucharbeiten der Gefahrenbereich gegen Zutritt Unbefugter abzusichern.

19. Bei der Durchführung der Abbrucharbeiten ist darauf zu achten, dass die Sicherheit von Menschen und Sachen gewährleistet ist und unzumutbare Belästigungen vermieden werden. Insbesondere ist der Baustellenleitfaden „Maßnahmen zur Verringerung der Staubemissionen auf Baustellen“ des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung, Ausgabe 2012, zu beachten.

20. Anlagen mit wassergefährdenden Stoffen (z.B. Behälter und Tanks mit wassergefährdendem Inhalt wie z.B. Heizöl) sind von einem Fachbetrieb ordnungsgemäß stillzulegen, zu reinigen und sind die Rückstände nachweislich einer ordnungsgemäßen Entsorgung zuzuführen. Sollten Anhaltspunkte für Boden- oder Grundwasserverunreinigungen vorliegen, ist umgehend die örtliche Bauaufsicht zu unterrichten.

21. Bestehende, künftig nicht mehr in Verwendung stehende Kanal- und Abflussleitungen sind in ihrer ganzen Länge zu räumen und fachgerecht zu schließen; hierzu ist das Einvernehmen mit dem zuständigen Leitungsträger herzustellen.

22. Nicht mehr verwendete Schächte, Sammelgruben, Wannen und sonstige Bodenvertiefungen sind fachgerecht zu reinigen und abzutragen oder fachgerecht zu reinigen und mit geeignetem Material aufzufüllen. Die Reinigungsrückstände sind nachweislich ordnungsgemäß zu entsorgen.

23. Allfällige Kellerdecken und Kellermauerwerk der abzutragenden Gebäude sind bis auf eine Tiefe von zumindest 60 cm unter der angrenzenden Geländeoberkante abzubrechen. Die Kellerräume und sonstige Hohlräume sind mit geeignetem Material auszufüllen. Das Verfüllmaterial ist fachgerecht zu verdichten, wobei auf die Standsicherheit der Kellermauern angrenzender Objekte Bedacht zu nehmen ist.

7.4. Boden und Landschaft

24. Die ÖNORM L 1211 - Bodenschutz bei der Planung und Durchführung von Bauvorhaben ist anzuwenden.

    Insbesondere sind:

    - die im Rahmen der UVE bereits durchgeführte Erhebungsergebnisse entsprechend den Anforderungen der ÖNORM zu ergänzen, wobei unter anderem der Ausgangszustand temporär (während der Bauphase) in Anspruch genommener Flächen beweisgesichert wird, um Anforderungen an das Rekultivierungsergebnis zu definieren;
    - anhand der Erhebungsergebnisse und nach Maßgabe des nächsten Aufzählungspunktes die Massenbilanz für den Boden zu aktualisieren;
    - die für die Bodenzwischenlagerung benötigte Fläche ist auf das absolut erforderliche Ausmaß zu beschränken, indem
        - nach Ansatz A der ÖNORM L 1211 vorgegangen wird (Kap. 2.2 Flächenbedarf, Tabelle 1);
        - Schütthöhen und die Geometrie der Bodenmieten z.B. gemäß Punkt 6.3.2 und Anhang G.2 der ÖNORM L 1211 optimiert werden;
    - die in den UVE-Unterlagen formulierten und im vorliegenden Fachgutachten formulierten Maßnahmen unter Berücksichtigung der Erhebungsergebnisse in ein Bodenschutzkonzept systematisch einzuarbeiten, das nach den Vorgaben der ÖNORM L 1211 erstellt und in die Ausschreibungsunterlagen integriert wird;
    - die allgemeinen Vorgaben der ÖNORM L 1211 bei der Bauausführung anzuwenden, dabei ist zu beachten:
        - den Maschineneinsatz entsprechend der aktuellen, von der Bodenfeuchte abhängigen Verdichtungsempfindlichkeit zu planen und zu dokumentieren (um Bodenverdichtungen im Zuge von Erdbauarbeiten oder beim Befahren zu verhindern),
        - dass erforderlichenfalls lastverteilende Maßnahmen vorzusehen sind,

- dass in den UVE-Unterlagen formulierte Verwertungskonzept für überschüssiges Bodenaushubmaterial entsprechend der ÖNORM L 1211 weiterzuentwickeln und für bodenverbessernde Maßnahmen oder zu Rekultivierungszwecken, im Nahbereich des Bauvorhabens einzusetzen (mit dem vorrangigen Ziel, Bereiche mit geringer natürlicher Bodenfruchtbarkeit zu verbessern und damit einen zusätzlichen Ausgleich zum Bodenverbrauch von Ackerland zu schaffen);

- die Bodenmieten entsprechend der ÖNORM L 1211 zu begrünen und zu pflegen und von abgelagerten Materialien freizuhalten, um eine entsprechende Rekultivierungsqualität sicherzustellen;
- der Bodenauftrag entsprechend ÖNORM L 1211 vorzunehmen (um Bodenverdichtungen noch besser zu vermeiden);
- sicherzustellen und zu dokumentieren, dass vor Bodenauftrag und Rekultivierung alle bodenfremden Bestandteile (baubedingte Fremdstoffe) vom Rohplanum entfernt wurden;
- eine Zwischenbewirtschaftung und Nachkontrolle vorzusehen, bei der
  - der Endzustand überprüft und dokumentiert wird,
  - allfälliger Nachbesserungsbedarf identifiziert wird;
- eine bodenkundliche Bauaufsicht vor Baubeginn zu bestellen, die die Anforderungen an die Sachkunde gemäß Anhang J der ÖNORM L 1211 erfüllt. Die Person oder das beauftragte Unternehmen ist der Behörde vor Baubeginn unaufgefordert namhaft zu machen.

25. Die ersten drei Jahre nach Fertigstellung ist der Boden jährlich an drei gleichmäßig über die Strecke verteilten Standorten im Oberboden (0-20 cm) im Abstand von 15 m zur Trasse hinsichtlich des pH-Wertes, der elektrischen Leitfähigkeit und des Chlorid-Gehaltes entsprechend BAWP 2023, Kapitel Aushubmaterialien, Tabelle 115: Erstanalyse Boden - Gehalte im Eluat bis Ende Mai des Jahres zu überprüfen und ist der Prüfbefund der UVP-Behörde zu übermitteln.

7.5. Elektrotechnik

26. Die Verlegung von Energie- Steuer- und Messkabeln hat gemäß OVE E 8120: 2017-07-01 „Verlegung von Energie-, Steuer- und Messkabeln“ zu erfolgen. Es ist von einem befugten Elektrounternehmen oder einer Person mit den erforderlichen fachlichen Kenntnissen und Fähigkeiten im Sinne von § 12 Abs. 3 ETG eine Bescheinigung ausstellen zu lassen, aus der die Einhaltung dieser Vorschrift bei der Verlegung der gegenständlichen Energie- Steuer- und Messkabeln hervorgeht.

27. Für die Baustellenbeleuchtung sind folgende Vorgaben einzuhalten:

- horizontale Einbaulage der Leuchten bzw. Scheinwerfer;
- Leuchten sind nach oben und zur Seite abzuschirmen/abzuschatten;
- es sind Leuchtmittel mit einer maximalen Farbtemperatur von 3000 Kelvin einzusetzen;
- optimierte Anzahl und Platzierung der Leuchten;

Für die Einhaltung der o. a. Vorgaben ist die örtliche Bauaufsicht verantwortlich.

7.6. Geologie/Geotechnik/Hydrogeologie

Geologie/Geotechnik

28. Im Rahmen der Umsetzung des Projektes sind alle Tief- und Grundbauarbeiten durch ein geologisch-geotechnisches Zivilingenieurbüro (Bauaufsicht) zu begleiten und zu dokumentieren.

Gewässerschutz

29. Die Vor-Ort Betankung während der Bauphase darf nur unter Verwendung flüssigkeitsdichter mineralölbeständiger Auffangwannen sowie unter Bereithaltung von Ölbindemitteln erfolgen.

30. Bei der Verwendung von Löschmitteln im Störfall Brand sowie bei Ölaustritten ist das kontaminierte Erdreich abzugraben. Das ausgehobene verunreinigte Erdreich ist einem befugten Abfall-sammler und -entsorger zu übergeben.

31. Bei der Verwendung von Löschmitteln im Störfall Brand sowie bei Ölaustritten ist die zuständige Behörde umgehend zu verständigen bzw. die Umweltalarmstelle unter Telefon 130 zu informieren.

7.7. Gewässerökologie

32. Zur Überwachung der ökologischen, projektgemäßen Ausführung ist eine ökologische Bauaufsicht zu bestellen und der Behörde vor Baubeginn namhaft zu machen.

7.8. Luftreinhaltung und Klima

33. Um die Emissionen durch Transportfahrten und Baumaschinen gering zu halten, müssen Fahrzeuge/Baumaschinen mindestens dem Emissionsstandard Stufe 5 (Stage V) entsprechen, darüber ist der Behörde im Rahmen des Abnahmeverfahrens ein Nachweis vorzulegen.

34. Bei mechanischen Arbeitsprozessen ist Staub durch Feuchthalten des Materials z.B. mittels gesteuerter Wasserbedüsung zu binden.

35. Umschlagverfahren sind mit geringen Abwurfhöhen, kleinen Austrittsgeschwindigkeiten, geschlossenen Schuttrutschen und geschlossenen Auffangbehältern durchzuführen.

36. Bei staubintensiven Arbeiten sind Maschinen und Geräte zu verwenden, die über technische Einrichtungen zum Erfassen bzw. Niederschlagen von Stäuben (z.B. Steinsägen mit Befeuchtungseinrichtung für Nassschneideverfahren) verfügen.

37. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Baupisten wird auf 30 km/h beschränkt.

38. Auf den Baustellenbereichen und den unbefestigten Fahrwegen ist eine Emissionsminderung durch Befeuchtung vorzusehen, deren Wirksamkeit bei Einsatz von manuell gesteuerten Befeuchtungsanlagen zu einer Emissionsminderung von bis zu 80% führt. Dazu wird folgende Vorgangsweise festgelegt: Die Ausfahrten aus dem Baustellenbereich ins öffentliche Straßennetz sind mit Radwaschanlagen zu versehen. Die Übergangsbereiche auf den asphaltierten Strecken sind regelmäßig zu waschen.

39. Die örtliche Bauaufsicht hat die konkreten Umsetzungen der im Bescheid festgelegten emissionsmindernden Maßnahmen zu überwachen und so zu dokumentieren, dass im Zuge der Abnahme eine nachträgliche Überprüfung der Einhaltung der Vorgaben möglich ist.

40. Spätestens mit Baubeginn ist eine Kontakt- und Informationsstelle für die betroffene Nachbarschaft einzurichten. Diese hat die betroffene Nachbarschaft über den Bauzeitplan sowie über besonders emissionsreiche Arbeiten sowie über Maßnahmen zur Emissionsminderung zu informieren. Diese Stelle ist auch als Anlaufstelle für Beschwerden einzurichten.

41. Die Lagerung staubender Güter hat in geschlossenen Containern oder Silos zu erfolgen und sind die dauerhaften Halden und Haufwerken mit geeigneten Folien abzudecken.

42. Beweissicherung: Während der Bauphase sind als Beweissicherung Luftgütemessungen (PM_{10}, $PM_{2.5}$, NO_2) auf kontinuierlicher Basis mit entsprechender Datenübertragung zu einer noch in Abstimmung mit der Behörde zu definierenden Überwachungsstelle mit Online-Abfragemöglichkeit zu installieren.

    a. Bei baubedingten Überschreitungen eines PM_{10}-Wertes von 300 µg/m³ als gleitender Dreistundenmittelwert sind kurzfristig und kurzzeitig über die bestehenden Maßnahmen hinaus weitere emissionsreduzierende Maßnahmen von der örtlichen Bauaufsicht anzuordnen und deren Umsetzung zu überwachen. Bei weiterhin steigenden Konzentrationen sind die Maßnahmen bis hin zum Baustopp in diesem Bereich zu verschärfen. Diese zusätzlichen Maßnahmen sind so lange aufrecht zu erhalten, bis die baubedingten Zusatzbelastungen wieder merklich unter 300 µg/m³ im Dreistundenmittel abgesunken sind. Zusätzlich ist der gleitende 24 Stundenmittelwert zu erheben. Bei Überschreitung eines gleitenden 24 Stundenmittelwertes von 150 µg/m³ ist eine Ursachenerhebung durchzuführen und sind derartige Zustände durch Maßnahmenanpassung zu unterbinden.

    b. Die Aufstellungsorte der Messgeräte sind im Bereich der nächsten Anrainer bei den jeweiligen Baustellen in Abstimmung mit der Behörde festzulegen.

7.9. Naturschutz

43. Notwendige Konkretisierung Lebensraumverbesserung: Anlage von Wiese/Grünlandbrache (NR_AM_01): Zur Zielerreichung und für den Erhalt des entsprechenden Zustandes dieser Ausgleichsflächen ist ein Detailkonzept sowohl für die Errichtung als auch für den Betrieb (Pflegekonzept) erforderlich. Unter anderem hat darin ein entsprechender Oberbodenabtrag (zumindest 30 cm Mächtigkeit), eine genaue Zielzustandsdefinition anhand der Lebensraumansprüche ausgewählter Zielarten, ein Neophytenmanagement und genaue Definitionen der Mahd (Zeitpunkt, Art, Ausmaß) enthalten zu sein. Spätestens drei Monate vor Baubeginn ist der zuständigen Behörde zur Abstimmung ein Detailkonzept mit diesen Angaben zu übermitteln.

44. Sämtliche im Zuge der Maßnahmen lt. Einreichprojekt neu bzw. wieder zu etablierenden Lebensräume sind dauerhaft zu erhalten und derart zu pflegen, sodass sie deren Funktionen permanent erfüllen.

45. Konkretisierung A-M 6: Neupflanzung von Obstgehölzen: Zur Umsetzung dieser Maßnahme sind ausschließlich Hochstammbäume von bereits lange vor Ort etablierten Obstsorten, regionaler Herkunft zu verwenden.

46. Die zu bestellende ökologische Bauaufsicht hat auch die Aufgaben der Umweltbaubegleitung iSd der Bestimmung RVS 04.05.11 zu übernehmen. Zur Anleitung der fachgerechten Umsetzung jeglicher ggst. relevanter Arbeiten ist eine Umweltbaubegleitung zu bestellen. Nach Beendigung der Bauarbeiten ist im Rahmen der Abnahmeprüfung ein Endbericht vorzulegen.

47. Zum Erhalt von Holzstrukturen, die für wertbestimmende xylobionte Organismen relevant sind, sind maßgebliche Gehölze (z.B. größer dimensionierte Gehölze; alte Obstbäume), die im Zuge des Vorhabens zu entfernen sind, an geeigneter Stelle dauerhaft, möglichst sonnenexponiert und mit wenig Bodenauflage (zur Verhinderung von Pilzbefall) zu lagern und der natürlichen Sukzession zu überlassen.

48. Konkretisierung Maßnahmen Ökologie NR_BE_01, Ökologie NR_BE_02: Spätestens drei Monate vor Baubeginn ist der zuständigen Behörde ein Detailkonzept zu diesen angedachten Maßnahmen zu übermitteln. Dieses Konzept ist von der zuständigen Behörde auf Plausibilität und auf das Auslangen zu prüfen.

49. Bei dem ggst. Vorhaben sind die Vorgaben der ÖNORM B 1121 „Schutz von Gehölzen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ zwingend zu berücksichtigen.

7.10. Schall- und Erschütterungstechnik

Erschütterungen

50. Zur Einhaltung der Grenzwerte für Erschütterungen in der Bauphase ist eine messtechnische Überwachung (Monitoring) durchzuführen. Während erschütterungskritischer Bauarbeiten sind in den potenziell betroffenen Gebäuden (bei mehreren Objekten in den Exponiertesten) Schwingungsmessungen durchzuführen. Die Messgeräte sind mit einer Fernüberwachungsfunktion auszustatten, die den Abruf der Daten zu jeder Tages- und Nachtzeit ohne Betreten der Gebäude erlaubt. Die Messdaten sind frei zugänglich im Internet zu veröffentlichen. Der Link ist der Behörde unverzüglich zu übermitteln.

51. Die Messgeräte sind mit einer Alarmfunktion auszustatten, die vor Überschreiten der Grenzwerte (bei Erreichen von 50% des Grenzwertes) die örtliche Bauaufsicht informiert und so die sofortige Einleitung von Gegenmaßnahmen erlaubt.

52. Vor Beginn der Bauarbeiten ist der bauliche Zustand der Gebäude in der Nähe der Trasse einer Beweissicherung zu unterziehen, um später etwaige Bauschäden eindeutig zuordnen zu können.

Schall

53. Vor Durchführung lärmintensiver Tätigkeiten oder unvermeidbarer baulicher Tätigkeiten an Samstagen und/oder Sonntagen ist die betroffene Nachbarschaft über Beginn, Art und Dauer dieser Tätigkeiten zu informieren.

54. Bauliche Tätigkeiten haben nur im Zeitraum zwischen Montag und Freitag zwischen 07.00 Uhr und 18.00 Uhr stattzufinden; davon ausgenommen sind ausschließlich unvermeidbare Tätigkeiten größeren Umfangs, die nicht unterbrochen werden können (wie z.B. Betonarbeiten, Asphaltierarbeiten o.ä.).

55. Während der Bauphase ist zur Einhaltung des Grenzwertes von LA_{eq} = 65 dB für bauliche Tätigkeiten eine messtechnische Überwachung (Monitoring) durchzuführen. Die Messpunkte sind in Abstimmung mit der Behörde festzulegen. Die Messdaten sind frei zugänglich im Internet zu veröffentlichen. Der Link ist der Behörde unverzüglich zu übermitteln.

56. Einmal jährlich ist eine Messung durchzuführen und die Wirksamkeit des Flüsterasphaltes (SMA 8 deck 3 - auf der Begleitstraße) nachzuweisen. Hat der Flüsterasphalt seine projektierte Wirksamkeit verloren, ist innerhalb einer Frist von 6 Monaten ein neuer Deckbelag aufzubringen, der die projektierten Eigenschaften aufweist.

7.11. Verkehrstechnik

57. Die bestehenden Lichtpunkte des Bestandskreisverkehrs sind auf die neue Situation für die Ausleuchtung des Turbokreisverkehrs anzupassen.

7.12. Waldökologie

58. Bei einer vorzeitigen Aufgabe des Verwendungszweckes der Rodung, spätestens aber nach Ablauf der festgesetzten Frist (31.12.2037), ist die befristete Rodungsfläche bis zum darauffolgenden Herbst, spätestens jedoch bis zum 30. November des Folgejahres wiederzubewalden. Zuvor ist in einer Mächtigkeit von zumindest 50 cm bewuchsfähiges, reines Erdmaterial aufzubringen und ist dieses zumindest mit einer einfachen Trockensaat nach dem Stand der Technik (ÖNORM L 1113) zu begrünen.

59. Im Sinne des § 18 Abs. 4 Forstgesetz 1975 i.d.g.F. (ForstG) sind für die Wiederbewaldung (oder erforderlichenfalls eine Nachbesserung) wie auch für die Ausgleichsmaßnahmen standortsgerechte Baum- und Straucharten des forstlichen Bewuchses nach dem Anhang des Forstgesetzes 1975 i.d.g.F. (ausgenommen Ailanthus altissima) zu verwenden, welche gemäß dem Forstlichen Vermehrungsgutgesetz der Herkunft und der Höhenstufe nach zu entsprechen haben und den Vorgaben der UVE-Maßnahmen „A-M 3“, „A-M 4“ sowie „A-M 9“ der UVE-Einlage II.2 entsprechen. Dabei sind die Pflanzen in Gruppen von zumindest 20 Stk. derselben Baumart gleichverteilt über die Rodungsfläche mit einer Mindestbestockung von 2.500 Stück/ha zu setzen; die Wiederbewaldung hat mittels Lochpflanzung zu erfolgen.

60. Die Wiederbewaldung sowie die Ausgleichsmaßnahmen gemäß den vorigen Punkten (wie auch eine etwaige ökologisch passende Verjüngung forstlichen Bewuchses im Rahmen der natürlichen Sukzession) ist in den Folgejahren solange zu ergänzen, zu pflegen und zu schützen, bis diese Verjüngung gemäß § 13 Abs. 8 ForstG gesichert ist.

61. Zur Hintanhaltung von Erosionen sind entstandene Böschungen unverzüglich nach Abschluss der Rodungs- und Bauarbeiten mit geeignetem Saatgut zu begrünen.

62. Die Ableitung von Oberflächenwässern aus der Anlagenfläche hat gegebenenfalls so zu erfolgen, dass jegliche Verschmutzungen sowie Erosion, Vernässung und damit verbundene Rutschgefahr für die angrenzenden Waldflächen vermieden werden.

63. Für die Überwachung der bescheidgemäßen Rekultivierungsmaßnahmen ist eine fachlich geeignete Bauaufsicht (z.B. ökologische Bauaufsicht) von der Konsenswerberin zu bestellen und der Behörde namhaft zu machen.

7.13. Wasserbautechnik

64. Die wasserrechtliche Bauaufsicht hat in mindestens halbjährlichen Abständen einen Zwischenbericht über den Baufortschritt und dem Erfüllungsstand der Auflagen der Behörde vorzulegen. Bei besonderen Vorkommnissen, die eine Beeinträchtigung fremder Rechte nach sich ziehen können, ist die Behörde unverzüglich nach Bekanntwerden zu verständigen.

65. Die Durchlässe sind beidseitig des Straßendammes im Ausmaß von 9 m² (3m x 3m) gegen Erosion zu sichern. Diesbezüglich können Erosionssicherungsmatten, Rasengittersteine oder eine

Steinsicherung mit abgestuften Kantkorn verwendet werden. Die Erosionssicherungsmaßnahmen sind mit kulturfähigem Boden zu überdecken und dauerhaft zu begrünen.

7.14. Wildökologie und Jagd

66. Baustelleneinrichtungen, Baustraßen, Deponien und Zwischenlagerflächen dürfen nur auf naturschutzfachlich geringwertigen Flächen eingerichtet werden. Im Nahbereich der Baustelle gelegene, naturschutzfachlich wertvolle Flächen, insbesondere der Ufergehölzstreifen entlang der Kainach und der Hangwald bei Hohenburg, sind durch entsprechende Abgrenzung vor Beeinträchtigungen während der Bauarbeiten zu schützen.

67. Die Rodungen dürfen ausschließlich in der Zeit zwischen Anfang September bis Ende Jänner erfolgen.

68. Im Bereich der Kainachverlegung und der Gewässerquerungen (Lahngraben und Muggaubach) dürfen vor 6:00 Uhr und nach 18:00 Uhr keine Bauarbeiten durchgeführt werden.

69. Die Bestockung ist zumindest auf einer Uferseite der Kainach so lange zu erhalten, wie es der Bauablauf ermöglicht, diesbezüglich ist sich mit der Umweltbauaufsicht abzustimmen.

70. Im neuen Kainachverlauf sind Strukturierungsmaßnahmen wie das Einbringen von Totholz, Wurzelstöcken, Stecklingen unterhalb bzw. entlang der Wasseranschlaglinie umzusetzen. Es sind größere Steine (Störsteine), die über die Wasseranschlaglinie ragen, zu versetzen. Besonnte Abschnitte sind von Gehölzen freizuhalten (abschnittsweise Gestaltung von Schotterflächen als Sonnplätze für wärmebedürftige Tiere).

71. Die Dammböschungen entlang der Straße B70 Neu sind auf der straßenabgewandten Seite der Lärmschutzwände bzw. des Wildschutzzaunes mit einem möglichst durchgehenden, lückenlosen, beidseitigen Gehölzgürtel (> 4 m Höhe) zu bepflanzen.

72. Die Überführung Hallersdorf ist als Überflughilfe (für Vögel, Fledermäuse) zu gestalten. Es ist eine beidseitige dichte, lückenlose Gehölzpflanzung mit Bäumen und Sträuchern entlang der Böschungen im Überführungsbereich zu pflanzen. Insbesondere auf den B70-Böschungen rechts und links der Brücke zum Schnittpunkt mit der Brücke ist die Entwicklung hoher Baumgehölze durchzuführen. Die Gehölzpflanzung entlang der B70 ist lückenlos an die Bepflanzung der Böschung im Überführungsbereich anzuschließen. Die Überführung selbst sowie die Auffahrten dürfen nicht beleuchtet werden.

73. Es ist ein Wildschutzzaun in jenen Straßenabschnitten, wo keine Lärmschutzwand vorgesehen ist, (ca. 5.200 lfm) zu errichten. Gemäß RVS 04.03.12 hat die Höhe des Wildschutzzaunes für die Leitart Rehwild 1,60 m zu betragen. Im Bereich zwischen km 3,550 und 4,025 links der Straße ist der Wildschutzzaun mit einem Kollisionsschutz für Kleintiere zu errichten.

    Im Nahbereich von Gewässern (definiert als ein Abstand von 200 m vom Gewässerrand) ist der Wildschutzzaun so auszuführen ist, dass er auch für den Fischotter wilddicht ist.

74. Im Bereich der Ufersicherungen der Kainachverlegung, beidufrig entlang der Kainach (0,38 ha), sind Pflanzung von standortgerechten, uferbegleitenden Bäumen und Sträuchern sowie von Weidenstecklingen vorzunehmen.

75. Straßenseitig der Seitenarmverlegung hat eine Gehölzpflanzung aus Bäumen und Sträuchern als Pufferzone (ins. 0,16 ha Uferbepflanzung) zu erfolgen. Entlang der Wasseranschlaglinie sind abschnittsweise Stecklinge (30 m Stecklinge - 20 m gehölzfrei) einzubringen. Es sind Strukturierungsmaßnahmen, wie das Einbringen von Totholz, Wurzelstöcken und Steinhaufen

unterhalb bzw. entlang der Wasseranschlaglinie und auf der Uferböschung zu setzen. Es sind größere Steine, die über die Wasseranschlaglinie ragen, zu versetzen.

76. Es ist die Anlage von Wiese oder Grünlandbrache im Ausmaß von 2,1 ha durchzuführen. Es hat eine ein- bis zwei jährige Mahd zu erfolgen, wobei die Mahd auf Teilflächen im Herbst zu erfolgen hat.

77. Es ist die Anlage von Gehölzstrukturen und Hecken im Nahbereich der Kainach im Gesamtausmaß von 0,98 ha durchzuführen. Vor der Gehölzpflanzung hat eine Gestaltung des Bodenreliefs (mit Senken und Erhebungen) und eine Begrünung des offenen Bodens zu erfolgen.

78. Der Eichen-Hainbuchenwald (Beanspruchung ca. 1.110 m²) ist forstwirtschaftlich außer Nutzung zu stellen.

79. Zum Ausgleich der nachteiligen Wirkungen auf die nach dem Jagdgesetz als Wild genannten Arten sind zusätzliche hochwertige Habitate in Form von Gebüschen und kleineren Gehölzinseln, sowie Grünlandbrachflächen oder Wildwiesen/-äckern im Ausmaß von mind. 5 ha herzustellen. Die Größe der Einzelflächen sollte dabei 1 ha nicht überschreiten und die Einzelflächen sollten einigermaßen gleichmäßig entlang der Trasse verteilt sein. Ein entsprechendes Flächenkonzept ist der Behörde vor Baubeginn vorzulegen.

8. Hinweise

8.1. Elektro- und Lichttechnik

1. Elektrische Anlagen sind ex lege § 8 ESV 2012 vor Inbetriebnahme einer Erstprüfung zu unterziehen. Die Prüfung hat gemäß den Bestimmungen der OVE E 8101 Teil 6 - 600.4 „Erstprüfung“ durch ein befugtes Elektrounternehmen zu erfolgen.
2. Die elektrischen Niederspannungsanlagen sind in Zeiträumen von längstens drei Jahren wiederkehrend zu überprüfen. Mit den wiederkehrenden Prüfungen der elektrischen Anlagen ist ein befugtes Elektrounternehmen oder eine Person mit den erforderlichen fachlichen Kenntnissen und Fähigkeiten im Sinne von § 12 Abs. 3 ETG zu beauftragen. Von diesem/r ist jeweils eine Bescheinigung auszustellen, aus der hervorgeht,
    - dass die Prüfung gemäß OVE E 8101: „Elektrische Niederspannungsanlagen, Abschnitt 600.5 Wiederkehrende Prüfung“ erfolgt ist und
    - dass keine Mängel festgestellt wurden bzw. bei Mängeln die Bestätigung ihrer Behebung.
3. Es wird darauf hingewiesen, dass die von den Herstellern von Betriebsmitteln erstellten Betriebsanleitungen einzuhalten sind.

8.2. Umweltbauaufsicht

Dieses Organ hat zu kontrollieren, ob während der Ausführungsphase alle umweltrelevanten Vorgaben genehmigungskonform umgesetzt werden oder wurden. Für die umweltrelevanten Vorgaben, welche die Betriebsphase betreffen, hat die Umweltbauaufsicht eine vorsorgende Funktion. Sie hat eine Plausibilitätsprüfung über die Festlegungen der langfristigen Wirkungsziele durchzuführen und fachliche Hinweise zu den umweltrelevanten Passagen für das Betriebshandbuch zu geben. Hierzu ist ein dafür geeignetes Unternehmen (z.B. Technisches Büro für Biologie, facheinschlägiges ZT Büro) heranzuziehen und vor Baubeginn der Behörde namhaft zu machen. Dieses Organ hat sich entsprechend

an der RVS 04.05.11 Umweltbauaufsicht und Umweltbaubegleitung zu orientieren. Dabei hat die Umweltbauaufsicht insbesondere darauf zu achten, dass keinerlei nachhaltig negative Beeinträchtigungen auf die Tiergruppen Vögel bzw. Fledermäuse erfolgen können (z.B. Maßnahmen ausschließlich außerhalb der Vogelbrut- und Jungenaufzuchtzeit, Erhebung ggf. neu etablierter Fledermausquartiere und Ableitung etwaiger Maßnahmen zum Schutz bei Nachweisen).

8.3. Schall und Erschütterungstechnik

Zur Einhaltung der Grenzwerte werden folgende Maßnahmen zur Reduktion der Erschütterungen empfohlen:

- Änderung der Arbeitsfrequenzen von Baumaschinen.
- Bei Verdichtungsarbeiten: Abstimmung von Masse und Rüttelfrequenz des Verdichtungsgerätes, Vermeidung des Einsatzes mehrerer Geräte gleichzeitig, Verzicht von dynamischen Verdichtungen und stattdessen statische Verdichtungen mit Einbringen des Schüttmaterials in maximal 15 cm starken Lagen.
- Bei Rütteln von Spundbohlen und ähnlichen Arbeiten: Vermeidung der Eigenfrequenzen der Decke bei der Auswahl der Arbeitsfrequenz (Veränderung der Arbeitsfrequenz), Vermeidung des Abstellens des Rüttelgerätes bei vollem Einsenken der Rüttelbohle (Durchfahren des gesamten Frequenzbereiches beim Hoch- und Niederfahren), Einsatz von Spülverfahren, Vermeidung des Einsatzes mehrerer Geräte gleichzeitig, Sorgfalt bei der Arbeitsdurchführung.
- Bei Aushubarbeiten: Anpassung des Gerätetyps, Übergang auf Fräsen, Sorgfalt in der Arbeit, Vermeidung des Einsatzes mehrerer Geräte gleichzeitig.
- Herstellung ebener Oberflächen auf Baustraßen.
- Verringerung der Fahrgeschwindigkeit von Baustellenfahrzeugen, Einsatz von Fahrzeugen geringeren Gewichtes. Reduktion der Beladung von LKWs.

8.4. Waldökologie

Während der Bauarbeiten ist dafür zu sorgen, dass Schäden in den an die Rodungsflächen angrenzenden Waldbeständen vermieden werden. Bauhilfswege und sonstige Baueinrichtungen dürfen nicht außerhalb der bewilligten Rodungsflächen im Wald angelegt werden.

Das Lagern von Betriebsstoffen, Bau- und sonstigen Materialien, das Deponieren von Aushub- bzw. Bodenmaterialien und sonstigen Abfällen sowie das Abstellen von Baumaschinen in den an die Rodungsflächen angrenzenden Waldbeständen ist zu unterlassen.

9. Rechtsgrundlagen

- Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993, i.d.F. BGBl. I Nr. 35/2025
- Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG), BGBl. Nr. 51/1991, i.d.F. BGBl. I Nr. 82/2025
- Steiermärkisches Landes-Straßenverwaltungsgesetz 1964 (LStVG. 1964), LGBl. Nr. 154/1964, i.d.F. LGBl. Nr. 68/2025
- Steiermärkisches Baugesetz 1995 (Stmk BauG), LGBl. Nr. 59/1995, i.d.F. LGBl. Nr. 68/2025
- Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG); BGBl. I Nr. 215/1959 i.d.F. BGBl. I Nr. 73/2018
- Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997 i.d.F. BGBl. I Nr. 73/2018
- Gesetz vom 16. Mai 2017 über den Schutz und die Pflege der Natur (Steiermärkisches Naturschutzgesetz 2017 (StNSchG 2017), LGBl. Nr. 71/2017, i.d.F. LGBl. Nr. 48/2025
- Bundesgesetz vom 3. Juli 1975, mit dem das Forstwesen geregelt wird (Forstgesetz 1975), BGBl. I Nr. 440/1975 i.d.F. BGBl. I Nr. 144/2023
- Bundesgesetz über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit (ArbeitnehmerInnenschutzgesetz - ASchG), BGBl. I Nr. 450/1994 i.d.F. BGBl. I Nr. 56/2024

Hinweis: Seit Inkrafttreten der Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) 2019 (VO 2019 Belastete Gebiete nach Anhang 2 UVP-G 2000, BGBl. II Nr.101/2019) sind die Gemeindegebiete von Mooskirchen, Söding-St. Johann, Krottendorf und Ligist keine belasteten Gebiete im Sinne dieser Verordnung. Mit der vorher gültigen Verordnung über belastete Gebiete (Luft) zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (BGBl. II Nr.166/2015) war das noch der Fall gewesen.

10. Kosten

Bezüglich allfälliger Stempelgebühren nach dem Gebührengesetz 1957 ist auf die Befreiung nach § 2 Z 2 Gebührengesetz 1957 hinzuweisen. Analoges gilt für allfällige Bundesverwaltungsabgaben nach der Bundesverwaltungsabgabenverordnung 1983 iVm § 78 Abs. 1 AVG, sowie für die Kommissionsgebühren gemäß Landes-Kommissionsgebührenverordnung 2013 und dem dazu ergangenen Erlass vom 15.11.2022 (GZ.: ABT04-2354/2016-413).

II. Begründung

1. Verfahrensgang

Das Land Steiermark, p.A. Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau, Stempfergasse 7, 8010 Graz, hat mit Anträgen vom 14.05.2018 (OZ 11 vor ELAK), 11.02.2020 (OZ 35 vor ELAK) bzw. 08.03.2021 (OZ 17) um Erteilung der Genehmigung gemäß dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) unter Mitanwendung bundes- und landesrechtlicher Verwaltungsvorschriften für das Vorhaben „B70 Packer Straße, Abschnitt Mooskirchen - Krottendorf“, angesucht.

Für dieses Vorhaben ist gemäß §§ 3, 5, 17 und 39 iVm Anhang 1 Spalte 2 Z 9 lit. e UVP-G 2000, in Zusammenhalt mit dem Genehmigungsantrag, eine Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren durchzuführen.

Mit Schreiben vom 22.03.2021 (OZ 21) erfolgte die gemäß UVP-G 2000 geforderte Verständigung/Einbindung der Umweltanwältin, der Standortgemeinden sowie der mitwirkenden Behörden bzw. Formalparteien und Amtsstellen.

Gemäß den §§ 9, 9a, 16, 17 UVP-G 2000 erfolgte die öffentliche Auflage mittels Edikt (OZ 18) vom 22.03.2021 und wurde dieses in der Kronen Zeitung und der Kleinen Zeitung gehörig am 25.03.2021 kundgemacht. Weiters wurde der Antrag auf der Amtstafel der Abteilung 13 und den Amtstafeln der Standortgemeinden (Marktgemeinde Mooskirchen, der Gemeinde Söding-St. Johann, der Marktgemeinde Ligist sowie der Gemeinde Krottendorf- Gaisfeld) sowie im LUIS (Landes Umweltinformationssystem) kundgemacht und somit § 9 bzw. § 9a UVP-G 2000 entsprochen. Zudem wurde darüber belehrt, dass **jedermann** innerhalb der genannten Auflagefrist (bis 07.05.2021) zum Vorhaben und zur Umweltverträglichkeitserklärung eine **schriftliche Stellungnahme** an die UVP-Behörde (Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 13, Stempfergasse 7, 8010 Graz) abgeben kann.

Eine solche Stellungnahme kann nach § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 durch eine Eintragung in eine Unterschriftenliste unterstützt werden, wobei Name, Anschrift und Geburtsdatum leserlich anzugeben sind und die datierte Unterschrift beizufügen ist. Die Unterschriftenliste ist gleichzeitig mit der Stellungnahme einzubringen. Wurde eine Stellungnahme von mindestens 200 Personen unterstützt, die zum Zeitpunkt der Unterstützung in den Standortgemeinden oder in einer an dieser unmittelbar angrenzenden Gemeinde für Gemeinderatswahlen wahlberechtigt waren, dann nimmt diese Personengruppe (Bürgerinitiative) gemäß § 19 Abs. 2 UVP-G 2000 am Verfahren zur Erteilung der Genehmigung für das Vorhaben als Partei teil.

Gemäß den Bestimmungen über Großverfahren **verlieren Beteiligte ihre Parteistellung, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftlich Einwendungen** erheben. Als rechtzeitig gelten nur schriftliche Einwendungen, die **bis zum 07.05.2021** bei der UVP-Behörde erhoben wurden. Auf die daraufhin eingelangten Stellungnahmen/Einwendungen wird unten im Kapitel Stellungnahmen/Einwendungen eingegangen.

Zur Beurteilung des Einreichprojektes erstellte die Behörde gemeinsam mit dem koordinierenden Amtssachverständigen (ASV) DI Martin Reiter-Puntinger ein Prüfbuch bzw. einen Schutzgut

bezogenen Fragenkatalog (OZ 96), und übermittelte diesen an die Sachverständigen, gleichzeitig wurden diese mit der Erstellung von Befund und Gutachten (OZ 97) beauftragt. Zur Beurteilung des Fachbereichs Boden wurde DI Dr. Christian Scholler als nichtamtlicher Sachverständiger bestellt.

Mit Schreiben vom 08.08.2023 (OZ 174) wurde die mündliche Verhandlung für Freitag den 15.09.2023 (Gruppe Technik) und Mittwoch den 27.09.2023 (Gruppen Mensch und Natur) mit Beginn um jeweils 9:30, Saal 1a Messe Congress Graz - Messecongress Süd, Messeplatz 1, 8010 Graz anberaumt.

In vorgenanntem Schreiben vom 08.08.2023 wurde gemäß § 14 Abs. 2 UVP-G 2000 darauf hingewiesen, dass Konkretisierungen von Vorbringen jedenfalls bis spätestens eine Woche vor dem Termin der mündlichen Verhandlung schriftlich bei der Behörde einzubringen sind. Verspätete Vorbringen sind im Verfahren nicht mehr zu berücksichtigen. Die Verhandlung fand an beiden Tagen statt. Naturgemäß wurden in der mündlichen Verhandlung diverse Stellungnahmen/Einwendungen abgegeben, welche unten im Kapitel Stellungnahmen/Einwendungen entsprechend behandelt werden.

Nach der **unaufgeforderten** Stellungnahme (OZ 240) von DI Nicolas Stohandl, Mitarbeiter der Abteilung 10 des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung, als nicht beteiligtes Amtsorgan, beschloss die Behörde weitere Ermittlungen zum Schutzgut Fläche und Bodenverbrauch vorzunehmen und zog in weiterer Folge diesen als Amtssachverständigen mit dem Ersuchen um Erstellung eines Gutachtens bis 14.05.2024 (OZ 254) bei. Mit Schreiben vom 18.06.2024 wurde von Mag. Franz Grießer, Leiter der Abteilung 10 und somit Vorgesetzter des Amtssachverständigen Stohandl mitgeteilt, dass dieser aufgrund der derzeitigen internen Auslastungssituation als Sachverständiger nicht zur Verfügung steht (OZ 257). Nach weiterem Schriftverkehr zwischen der erkennenden Behörde und der Abteilung 10 bzw. DI Stohandl (OZ 258, 261 und 263) musste am 05.11.2024 für den Fachbereich Boden DI Dr. Maximilian Kuderna als (weiterer) nichtamtlicher Sachverständiger bestellt werden (OZ 271), um dem Gesetz entsprechend ein Zweitgutachten zur Durchführung einer Gutachtenswertung zu erstellen.

Bezugnehmend auf die von § 7 Abs. 1 UVP-G 2000 geforderte Begründung der erheblichen Überschreitung des Zeitplans ist auszuführen, dass es sich um ein sehr umfassendes Verfahren mit vielen Parteien handelt und die Verzögerungen in den Jahren 2024 und 2025 vor allem dem Umstand geschuldet sind, dass seitens der Behörde ein weiteres Gutachten zum Schutzgut Fläche und Boden eingeholt werden musste (vgl. z.B. OZ 257). Auch die lange Evaluierungsphase bis zur endgültigen Vollständigkeit der Unterlagen darf nicht außer Acht gelassen werden.

2. Zusammenfassende Bewertung § 12a UVP-G 2000

2.1. Einleitung

Mit Eingaben vom 14.05.2018, 11.02.2020 und 08.03.2021 hat das Land Steiermark (Landesstraßenverwaltung), p.A. Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau, für das Vorhaben „B70 Packer Straße“ den Antrag auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-Gesetz 2000 mit den dazugehörigen Einreichunterlagen eingebracht. Diese Unterlagen wurden aufgrund der Evaluierungen der beigezogenen Sachverständigen der Behörde sowie durch Projektänderungen mit Eingaben vom 27.05.2019, vom 11.02.2020, vom 28.07.2022 und abschließend mit 06.09.2022 ergänzt bzw. modifiziert.

Mit 17.01.2024 wurde von DI Nicolas Stohandl, Abteilung 10 des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung, der Antragstellerin eine Stellungnahme betreffend Flächenverbrauch übermittelt, in der der Verlust an landwirtschaftlichen Flächen negativ bewertet wird und alternative Trassenführungen angeregt werden.

Von Seiten der UVP-Behörde wurde aufgrund dieser Stellungnahme ein weiteres Fachgutachten zum Fachbereich Fläche & Boden bei DI Dr. Maximilian Kuderna (NASV) in Auftrag gegeben. Dieses Fachgutachten (Gutachtensdatum 15.04.2025 // GZ-wpa: 424.014) ist Bestandteil dieser zusammenfassenden Bewertung.

Weiters wurden die bisher nicht behandelten Einwendungen aufgenommen und Maßnahmenvorschläge der ASV nicht berücksichtigt, sofern diese aus fachlicher Sicht einen integralen Projektbestandteil darstellen oder rechtliche Vorgaben bzw. eine Bindung Dritter enthalten.

Das Projekt beinhaltet die Errichtung einer neuen Umfahrung zwischen Mooskirchen und Krottendorf. Die geplante Umfahrung weist eine Gesamtlänge von 5.324 m auf und liegt in den Gemeinden Söding-St. Johann, Marktgemeinde Mooskirchen, Marktgemeinde Ligist und der Gemeinde Krottendorf-Gaisfeld im Bezirk Voitsberg.

Im Vorhaben ist weiters die Aufrechterhaltung bzw. Umgestaltung des örtlichen Wegenetzes (parallel geführte Nebenwege für den örtlichen Anrainerverkehr sowie für landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge) geplant. Durch das Vorhaben werden z.T. Gebäude abgebrochen und die Kainach, ein Seitenarm und der Lahngraben verlegt. Es sind darüber hinaus ökologische Begleitmaßnahmen vorgesehen.

In dieser zusammenfassenden Bewertung werden die Kernaussagen der einzelnen Fachgutachten der beigezogenen behördlichen Sachverständigen zusammengefasst. Für einzelne gutachterliche Details und für fachliche Befundungen wird auf die entsprechenden Fachgutachten verwiesen, auch wenn dies in dieser zusammenfassenden Bewertung nicht gesondert angeführt ist.

Ebenso werden die Aussagen der beigezogenen behördlichen Amtssachverständigen (ASV) und Nichtamtlichen Sachverständigen (NASV) zu möglichen Störfällen, zur Nachsorgephase aber auch zu geprüften Varianten und Alternativen dargelegt.

Die Ausführungen der beigezogenen ASV und bestellten NASV zu den Stellungnahmen und Einwendungen der Parteien werden den jeweiligen Parteien zugeordnet und wiedergegeben. Nach der Auflistung aller von den beigezogenen behördlichen Sachverständigen vorgeschlagenen zusätzlichen Maßnahmen bzw. Hinweisen erfolgt eine umfassende Gesamtschau der Umweltauswirkungen des geplanten Vorhabens.

Hinweis: Diese zusammenfassende Bewertung wurde entsprechend der Bestimmungen des § 12a UVP-G 2000 erstellt und basiert auf den Angaben der Antragstellerin, die aus dem gesamten technischen Projekt, den UVE-Fachgutachten und der UVE zu entnehmen sind, sowie auf den Fachgutachten der von der Behörde beigezogenen Sachverständigen (Fachgutachterinnen und Fachgutachter), deren Ausführungen zu den Fragen des Prüfkatalogs der Behörde, sowie auf den fachlichen Auseinandersetzungen mit den eingelangten Einwendungen und Stellungnahmen.

Darin werden die Kernaussagen der einzelnen Fachgutachten der beigezogenen behördlichen Sachverständigen zusammengefasst. Für einzelne gutachterliche Details und für fachliche Befundungen

wird auf die entsprechenden Fachgutachten verwiesen, auch wenn dies in dieser zusammenfassenden Bewertung nicht gesondert angeführt ist. **Die einzelnen Fachgutachten, welche sich vollinhaltlich im gegenständlichen Verfahrensakt finden, werden durch die verkürzte und somit nicht umfassende bzw. vollständige Wiedergabe in dieser zusammenfassenden Bewertung somit keinesfalls ersetzt.**

Es erfolgt eine Trennung in Fachgutachten, die unmittelbare Auswirkungen auf die Schutzgüter gemäß UVP-G beurteilen, diese sind im Kapitel 3.2 der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen angeführt und jene Fachgutachten, die als Wirkpfad zu den Schutzgütern Relevanz entfalten können bzw. rein technische Aspekte beurteilen - diese sind im Kapitel 3.1 der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen angeführt.

Darauffolgend werden die Aussagen der beigezogenen behördlichen Amtssachverständigen (ASV) und Nichtamtlichen Sachverständigen (NASV) zu möglichen Störfällen, zur Nachsorgephase aber auch zu geprüften Varianten und Alternativen dargelegt. Die Ausführungen der beigezogenen ASV und NASV zu den Stellungnahmen und Einwendungen der Parteien werden den jeweiligen Parteien zugeordnet und wiedergegeben. Nach der Auflistung aller von den Sachverständigen vorgeschlagenen zusätzlichen Maßnahmen bzw. Hinweisen erfolgt eine umfassende Gesamtschau der Umweltauswirkungen des geplanten Vorhabens.

2.2. Beigezogene Sachverständige

UVP B70 Packer Bundesstraße nach § 17 UVP-G 2000		
Nr.	**Fachbereich(e)**	**ASV/NASV**
1	Abfalltechnik Koordination	DI Martin Reiter-Puntinger
2	Abwassertechnik	DI Dr. Heinz Lackner DI Dr. Valentin Gamerith
3	Bautechnik	DI Edwin Schwarzenbacher
4	Boden und Landwirtschaft	DI Dr. Christian Scholler (NASV) DI Dr. Maximilian Kuderna (NASV), bestellt mit 05.11.2024
5	Elektro- und Lichttechnik	Ing. Johann Winkler
6	Geologie/Geotechnik/Hydrogeologie	Mag. Hermann Michael Konrad
7	Gewässerökologie	Dr. Michael Hochreiter
8	Luftreinhaltung und Klima	DI Dr. Thomas Pongratz
9	Klima und Energie	Mag. Adelheid Weiland
10	Landschaftsgestaltung	DI Marion Schubert
11	Naturschutz	Mag. Dr. Christian Mairhuber
12	Raumplanung	DI Martin Wieser
13	Schall- und Erschütterungstechnik	Ing. Christian Lammer
14	Umweltmedizin	Dr. Andrea Kainz
15	Verkehrstechnik	DI Harald Ortner
16	Waldökologie/Forstwesen/Boden	DI Christoph Ladner
17	Wasserbautechnik	DI Paul Saler
18	Wildökologie	Dr. Lutz Pickenpack

Aufgrund der Versetzung von Herrn DI Dr. Heinz Lackner in den Ruhestand wurden seine Aufgaben als abwassertechnischer ASV im UVP-Verfahren „B70 Packer Straße“ mit Wirkung von 09.08.2023 von DI Dr. Valentin Gamerith übernommen.

3. Allgemeiner Befund

Das Vorhaben „B70 Packer Straße“, eingebracht vom Land Steiermark (Landesstraßenverwaltung), p.A. Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau, umfasst die Errichtung einer neuen Umfahrung zwischen Mooskirchen und Krottendorf. Der geplante Streckenabschnitt liegt im Bezirk Voitsberg und zählt mit ca. 19.000 Kraftfahrzeugen, an Werktagen in 24 Stunden, zu den am stärksten befahrenen Straßen im Umland von Graz. Die geplante Umfahrung weist eine Gesamtlänge von 5.324 m auf und liegt in den Gemeinden Söding-St. Johann, Marktgemeinde Mooskirchen, Marktgemeinde Ligist und der Gemeinde Krottendorf-Gaisfeld. Ziel des Vorhabens ist einerseits die Entlastung der an der aktuell bestehenden Packer Straße liegenden Ortsteile St. Johann ob Hohen-burg und Köppling, sowie die Schaffung einer leistungsfähigen Straßenverbindung zwischen der Autobahnanschlussstelle Mooskirchen und dem Bezirk Voitsberg.

Dieser Befund beschreibt grundsätzlich das Vorhaben und ersetzt keinesfalls die sonstigen von der Konsenswerberin der Behörde übermittelten Dokumente. Allenfalls erforderliche detaillierte bzw. fachspezifisch ergänzte Befunde finden sich in den entsprechenden Fachgutachten der Sachverständigen. Ebenso wird auch auf die gesamten, von Seiten der Konsenswerberin übermittelten, Einreichunterlagen verwiesen.

3.1. Beschreibung des Vorhabens

Die Landesstraße B70 Packer Straße stellt die Verbindung von Graz über Lieboch in den Raum Voitsberg/Köflach dar und verläuft dann weiter über die Pack nach Kärnten. Von Krottendorf bis Köflach ist die Straße bereits ausgebaut. Die geplante Umfahrung zwischen Mooskirchen und Krottendorf (B70- Neu) ist der noch fehlende Lückenschluss für einen durchgehenden leistungsfähigen Ausbau der Landesstraße B70 von der Autobahnanschlussstelle Mooskirchen der A2 Südautobahn bis Köflach.

Die Umfahrung der B70 beinhaltet eine niveaufreie Anbindung an den Autobahnzubringer der A2 Südautobahn und soll als Autostraße verordnet werden. Das örtliche Wegenetz soll aufrechterhalten bzw. umgestaltet werden (parallel geführte Nebenwege für den örtlichen Anrainerverkehr sowie für landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge). Mit der Errichtung der geplanten Umfahrung Mooskirchen - Krottendorf (B70 Neu) soll in der Gemeinde Söding-Sankt Johann die Ortsteile St. Johann ob Hohenburg, Köppling und Pichling die Anzahl der Fahrzeuge auf ca. 6.000 bis 7.000 KFZ/Tag reduziert werden.

3.2. Trassenführung

Die geplante Trasse führt vom Autobahnzubringer der A2 Südautobahn über landwirtschaftlich genutzte Flächen in Richtung Westen. Unmittelbar beim Autobahnzubringer soll ein niveaufreier Knoten errichtet werden, bei welchem über Rampenanbindungen vom bestehenden Landesstraßennetz bzw. untergeordneten Straßennetz auf die neue B70 kreuzungsfrei aufgefahren werden kann. Die neue B70 soll danach den Muggaubach und den Lahnbach queren.

Der bestehende Hallersdorfweg soll als „Überführung Hallersdorf“ über die neue B70 geführt werden. Ein Gehöft in der Katastralgemeinde Hallersdorf liegt im Korridorbereich der neuen Trassierung und soll abgelöst werden.

Nach der Überführung Hallersdorf führt die neue Trasse weiter über landwirtschaftlich genutzte Flächen im Nahbereich der Kainach, quert die eingleisige Bahnstrecke der GKB und schließt am bestehenden Kreisverkehr Krottendorf, welcher zum „Turbo-Kreisverkehr Krottendorf“ ausgebaut wird, an die bereits ausgebaute Umfahrung Krottendorf-Gaisfeld an.

Nach der Querung der GKB ist es aufgrund der topographischen Engstelle erforderlich, das Bachbett der Kainach auf einer Länge von ca. 250 m zu verlegen. Zur Reinigung der Straßenwässer der B70 Neu und der bestehenden B70 sollen im Bereich der GKB-Überführung eine Gewässerschutzanlage sowie eine Bodenfiltermulde mit Ausleitung der gereinigten Wässer in die Kainach errichtet werden. Im nördlichen Anschluss an die neue GKB-Überführung verläuft parallel zur B70 Neu die bestehende B70, die auf einer Länge von ca. 756 m bergseitig abrückt, in die Klein-Gaisfelder-Straße (vormals B70) einmündet und an den Kreisverkehr Krottendorf anschließt. Die Geh- und Radweg-Unterführung nördlich des Kreisverkehrs soll bestehen bleiben. Der Gehweg zwischen St. Johann und Krottendorf soll wiederhergestellt werden.

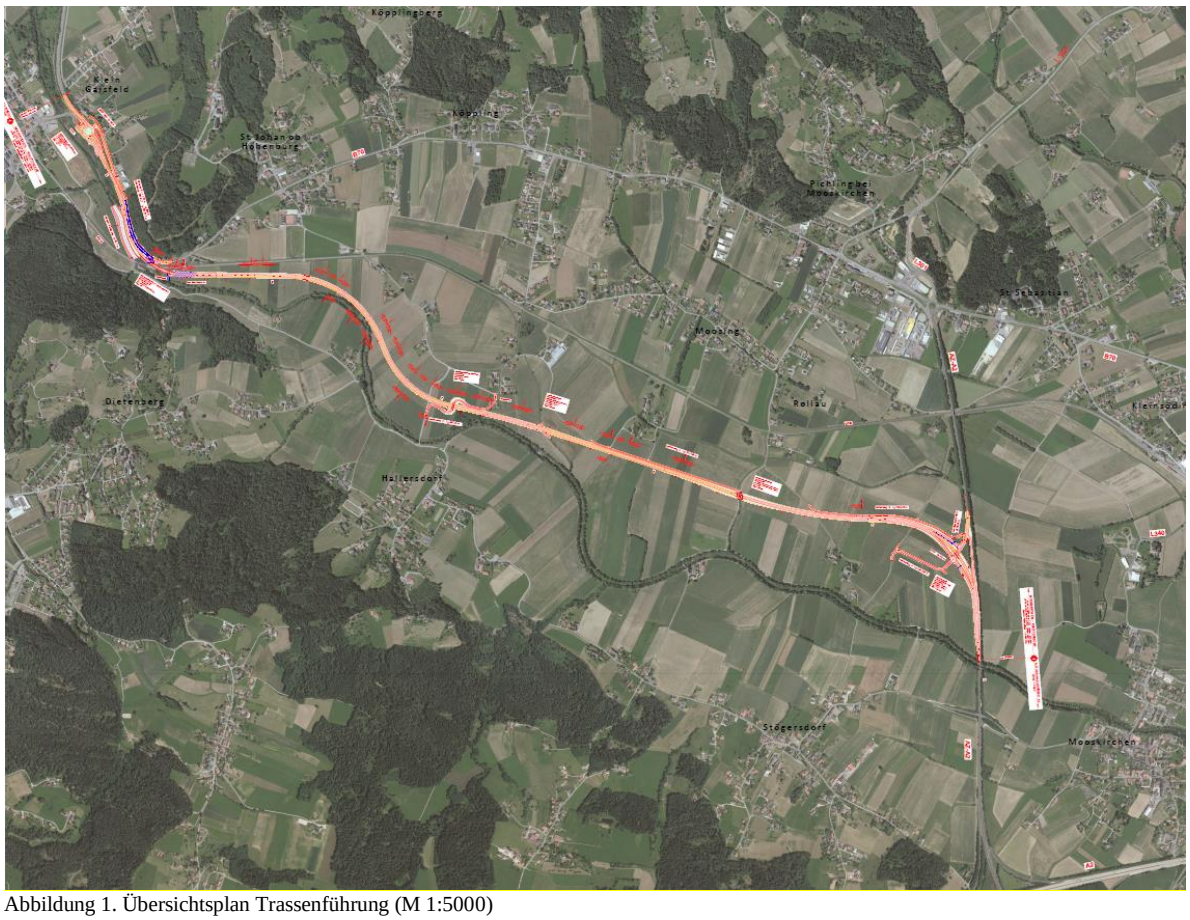

Abbildung 1. Übersichtsplan Trassenführung (M 1:5000)

3.3. Bauablauf

Das Baulos wird in zwei Bauabschnitte unterteilt. Der Materialtransport erfolgt über zwei Zufahrten und die interne Verfuhr auf der künftigen Trasse. Eine Zufahrt zur Baustelle erfolgt vom Autobahnzubringer und die andere Zufahrt erfolgt in der Nähe der GKB-Überführung. Diese Maßnahmen sollen Transporte durch Wohn- und Siedlungsgebiete soweit wie möglich vermeiden.

3.4. Beleuchtung

Die zwei neuen Kreisverkehre (Turbokreisverkehr in Krottendorf, Kreisverkehr im Bereich des niveaufreien Knotens zur Verknüpfung mit dem Gemeindestraßennetz) sollen aus sicherheitstechnischen Gründen mit einer LED-Beleuchtung ausgestattet werden. Diese geschlossenen LED-Leuchten strahlen nur nach unten und erzeugen nahezu kein Streulicht.

3.5. Historie und alternative Lösungsmöglichkeiten

Im Zuge der Projektentwicklung wurden verschiedene Trassenvarianten untersucht. Der Ausbau am Bestand stellte sich als nicht realisierbar dar, da die notwendigen Betriebsgeschwindigkeiten nicht erreicht werden können, die Trennwirkung der Straße sehr hoch wäre und die Ortsbilder negativ beeinflusst würden. Zusätzlich hat sich auch der Gemeinderat von St. Johann in der Vergangenheit gegen einen Bestandsausbau entschieden.

Hinsichtlich der Trasse entlang der Bahn stellte sich heraus, dass diese mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht genehmigungsfähig gewesen wäre. Die Gründe lagen im Besonderen darin, dass die Vorgaben der EU-Wasserrahmenrichtlinie aufgrund der erforderlichen Führung der Trasse in Tieflage nicht einhaltbar gewesen wären. Auch konnten die zwischenzeitlich strengeren Vorgaben hinsichtlich Schadstoffbelastung bei diesem Projekt nicht eingehalten werden, weil das Projekt deutlich näher am Siedlungsgebiet verlaufen wäre.

Danach wurden alternative Varianten mittels Nutzen-Kosten-Untersuchung gegenübergestellt. Dabei stellte sich heraus, dass die Kainach-Varianten die effizientesten Varianten darstellten, wobei die Kainach-Variante mit Rückhaltebecken aufgrund der zu geringen Hochwasser Kompensation wieder verworfen wurde. Die nun eingereichte kainachnahe Trasse wurde ausgewählt, weil sie die effizienteste Lösung darstellt und die meisten Vorteile bietet.

Die vom Land empfohlene kainachnahe Trasse wurde von den ehemals vier betroffenen Gemeinden St. Johann-Köppling, Söding, Mooskirchen und Ligist gemeinsam beschlossen.

3.6. Verkehr

Bereits im Jahr 2015 zeigten sich auf der bestehenden B70 im Bereich der Kreisverkehrsanlage B70/Autobahnzubringer A2/L301 und der Kreisverkehrsanlage Krottendorf hohe Verkehrsbelastungen mit Stau in den Spitzenstunden.

Durch die für das Jahr 2030 prognostizierte Verkehrszunahme ist von einer weiteren Verschlechterung der Verkehrsqualität, einhergehend mit einer Unterschreitung der gewünschten Betriebsgeschwindigkeit in Verbindung mit einer Verschlechterung der Verkehrssicherheit auf der bestehenden B70 und dem umliegenden Straßennetz, auszugehen.

Auf der geplanten Umfahrung „Mooskirchen - Krottendorf“ zeigt sich für das Prognosejahr 2030 in den Spitzenstunden ein stabiler Verkehrsablauf in Verbindung mit einer deutlich positiven Wirkung auf die Verkehrssicherheit im gesamten betroffenen Straßennetz.

Durch den Lückenschluss mit dem letzten noch nicht ausgebauten Teilstück der B70 in die Region Voitsberg/Köflach kommt es zu keinem zusätzlichen Autoverkehr, sondern lediglich zu Verkehrsverlagerungen von der bestehenden B70 und dem umliegenden Gemeindestraßennetz auf die B70 Neu.

Bis 2040 wird sich durch die geplanten Attraktivierungsmaßnahmen der GKB (z.B. Elektrifizierung, bessere Vertaktung) der Anteil des öffentlichen Verkehrs im Bereich Voitsberg von 13% auf 18% erhöhen. Trotzdem bleibt die B70 aufgrund ihrer Funktion zur Anbindung der Region Voitsberg/Köflach an das hochrangige Straßennetz und an die Landeshauptstadt Graz in diesem Streckenabschnitt weiterhin eine Straße mit hoher Verkehrsbelastung.

4. Fachgutachten

Nachfolgend werden die Kernaussagen der einzelnen Fachgutachten der von der Behörde beigezogenen ASV und NASV zusammengefasst. Für einzelne gutachterliche Details und für fachliche Befundungen wird auf die entsprechenden Fachgutachten verwiesen, auch wenn dies in dieser zusammenfassenden Bewertung nicht gesondert angeführt ist.

Grundsätzlich erfolgt eine Trennung in Fachgutachten, die unmittelbar Auswirkungen auf die Schutzgüter gemäß UVP-G 2000 bzw. rein technische Aspekte beurteilen (siehe dazu Kapitel 4.2), und in jene Fachgutachten, die als Wirkpfad zu den Schutzgütern relevant sind (siehe dazu Kapitel 4.1). Die Reihung der Fachgutachten erfolgt in alphabetischer Reihenfolge bzw. entsprechend fachlicher oder inhaltlicher Zusammenhänge.

4.1 Wirkpfade

4.1.1 Abfalltechnik

4.1.1.1 Bauphase

Der behördliche ASV stellt fest, dass die dargestellten Massenbilanzen für die zu erwartenden Abfallfraktionen nachvollziehbar sind.

Mengenmäßig sind vor allem die Abfallarten Bodenaushubmaterial (rund 103.000 t), Straßenaufbruch (rund 9.500 t), mineralischer Bauschutt (rund 500 t) und Betonabbruch (rund 100 t) zu nennen.

Laut Projekt ist die Verwertung von Humus und Oberboden im Zuge der Projektumsetzung in einem Ausmaß von rund 20% möglich. Die Überschussmengen an Humus und auch der Überschuss an sonstigem Bodenaushubmaterial im Ausmaß von 38.693 t sollen außerhalb des Bauloses verwertet werden. Ebenso soll der Betonabbruch, die Baurestmassen und der Asphaltaufbruch einer Verwertung, zum Großteil außerhalb des Bauloses zugeführt werden.

Durch diese geplante stoffliche Verwertung von Bodenaushubmaterial inkl. Humus und des Betonabbruchmaterials bzw. der Baurestmassen und des Asphaltaufbruches wird den Vorgaben und Grundsätzen des AWG 2002 entsprochen.

Die Qualität der Bodenaushubmaterialien und der anfallenden Fraktionen aus den Abbruchmaßnahmen (Betonabbruch, Bauschutt und Straßenaufbruch) ist nach den Vorgaben der Deponieverordnung 2008 bzw. der Recycling-Baustoffverordnung - RBV zu erheben und darauf aufbauend die weiteren Schritte zur möglichen Verwertung oder, wenn erforderlich, Beseitigung zu setzen.
Auf Basis der Analyseergebnisse aus den Beweissicherungsprobenahmen der landwirtschaftlichen Böden liegen keine Hinweise vor, die gegen eine zulässige Ablagerung des Bodenaushubmaterials auf Bodenaushubdeponien oder gegen eine zulässige Verwertung nach den Vorgaben des Bundesabfallwirtschaftsplanes 2023 sprechen.

Die Möglichkeit einer Verwertung für Straßenaufbruch bzw. Betonabbruch ist grundsätzlich gegeben. Die Aufbereitung und die Beurteilung hat nach den Vorgaben der Recycling-Baustoffverordnung zu erfolgen.

Die örtlichen Bauaufsicht hat Aufzeichnungen über Art, Menge, Herkunft und Verbleib der in der Errichtungsphase anfallenden Abfälle zu führen und wird diesbezüglich eine entsprechende Maßnahme vorgeschlagen.

In den Unterlagen werden die anfallenden Abfallarten, einschließlich der aus den Rodungen bzw. Baumschnitt anfallenden Bäumen, Astschnitt und Wurzelstöcken, und deren geplante Verwertung bzw. Entsorgung schlüssig beschrieben.

Für die Sammlung und Zwischenlagerung von gefährlichen und nicht gefährlichen Abfällen sind geeignete Sammelstellen auf der jeweiligen Baustelleneinrichtungsfläche erforderlich. Nachdem ein genaues Abfalllagerkonzept erfahrungsgemäß erst nach der Auftragsvergabe erstellt werden kann, wird diesbezüglich ein entsprechender Maßnahmenvorschlag formuliert.

Aufgrund der Verwertung oder Übergabe aller aufgelisteten anfallenden Abfallarten an ein befugtes Sammel- oder Entsorgungsunternehmen ist von einer dem Stand der Technik und rechtskonformen Behandlung aller anfallenden Abfällen auszugehen. Der im AWG 2002 beschriebenen Abfallhierarchie wird somit entsprochen.

Im Bereich bis 250 m Entfernung zur geplanten Trasse finden sich weder Verdachtsflächen, Altablagerungen, Altstandorte noch Altlasten.

4.1.1.2 Betriebsphase

Bei einer Straße sind Pflegemaßnahmen wie das Mähen der Seitenböschungen, der Baum- und Strauchschnitt, das Abziehen des Banketts etc. erforderlich. Im Rahmen dieser Tätigkeiten fallen jedenfalls Abfälle an, die einer Verwertung oder Entsorgung zuzuführen sind.

Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und in weiterer Folge auf das Oberflächen- oder Grundwasser können im Rahmen der Pflegemaßnahmen aufgrund des geringen Gefährdungspotentials der anfallenden Abfallfraktionen ausgeschlossen werden.

4.1.1.3 Zusammenfassung und Bewertung

Die dargestellten Maßnahmen zur Abfallzwischenlagerung, -verwertung und -entsorgung sind schlüssig und nachvollziehbar.

Bei Umsetzung und Einhaltung der in den Einreichunterlagen und im Fachgutachten angeführten Maßnahmen wird den abfallwirtschaftlichen Zielen und Grundsätzen gemäß § 1 Abs. 1 und Abs. 2 AWG 2002 entsprochen und können die anfallenden Abfälle nach dem Stand der Technik verwertet bzw. ordnungsgemäß entsorgt werden.
Aus fachlicher Sicht ergeben sich somit unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten Maßnahmen keine Gründe die der Genehmigung des beantragten Vorhabens widersprechen würden.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter durch Abfälle sind aus fachlicher Sicht unter Zugrundelegung der vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebs- und Bauphase sowie für den Störfall und auch insgesamt als geringfügig und daher mit vernachlässigbaren bis gering nachteiligen Auswirkungen einzustufen.

4.1.2 Abwassertechnik

Im Fachgutachten Abwassertechnik wird die Oberflächenentwässerung der Straße inkl. Brücken behandelt. Dies beinhaltet die Art der Niederschlagswassererfassung, die Reinigung und die Ableitung der vorgereinigten Abwässer in den Vorfluter bzw. Versickerung in den Untergrund. Beurteilt werden auch die beantragten Niederschlagswassermengen und die angegebenen Parameter sowie Grenz- und Schwellenwerte.

Der Großteil des geplanten Streckenabschnittes soll flächig über die Dammschulter entwässern. Zusätzlich sind an bestimmten Stellen Gewässerschutzanlagen bzw. Bodenfilter zur Reinigung der anfallenden Niederschlagswässer mit anschließender Direkteinleitung in die Kainach bzw. Versickerung in den Untergrund geplant.

Nachstehende Anlagen werden abwassertechnisch beurteilt:

1. Gewässerschutzanlage „GKB Nord“ mit einer Direkteinleitung in die Kainach
2. Bodenfiltermulde „GKB Süd“ mit Versickerung in den Untergrund
3. Bodenfiltermulde „B70 Neu“ (Kombinationsmulde) mit einer Direkteinleitung in die Kainach
4. Bodenfiltermulde „B70 Alt“ (Kombinationsmulde) mit einer Direkteinleitung in die Kainach
5. Bodenfiltermulden Kleinbrücken
    a. Rollau - Brücke; 2 Bodenfiltermulden mit Versickerung in den Untergrund
    b. Überführung Hallersdorf; 2 Bodenfiltermulden mit Versickerung in den Untergrund
    c. Brücke Muggaubach; 2 Bodenfiltermulden mit Versickerung in den Untergrund

Für die Beurteilung der Niederschlagswasserableitung bzw. -reinigung wird die RVS 04.04.11 (Ausgabe: 01.10.2020) als Stand der Technik herangezogen. Im Niederschlagswasser, welches auf Straßen anfällt, sind Kohlenwasserstoffe und polyzyklische Kohlenwasserstoffe zu erwarten.

4.1.2.1 Beurteilung der projektierten Maßnahmen

Sämtliche Anlagen werden entsprechend den Vorgaben der RVS 04.04.11 dimensioniert und beschrieben, somit wird der Stand der Technik eingehalten. Alle Bodenfiltermulden bzw. -körper wurden mit einem kf-Wert von 0,00001 m/s dimensioniert. Zusätzlich zur „normalen“ Dimensionierung der Anlagen für die Direkteinleitung (Bemessungsregenspende: Wiederkehrzeit 1 Jahr; Dauerstufe 6 Tage) und die Versickerung (Bemessungsregenspende: Wiederkehrzeit 5 Jahre; Dauerstufe 6 Tage) wurden auch noch der Zufluss zu den Überlaufschächten der Bodenfiltermulde „B70 Alt“ und der jeweilige Überlaufkanal der Bodenfiltermulden „B70 Neu“ und „B70 Alt“ bei einer Bemessungsregenspende der Wiederkehrzeit 30 Jahre und einer Dauerstufe von 15 Minuten berechnet.
Dabei zeigte sich, dass die gewählten Rohrdurchmesser der Kanäle ausreichen um die Niederschlagswassermengen für das angenommene Regenereignis abführen zu können. Bei stärkeren Regenereignissen würde es demnach zu einem Einstau des Niederschlagswassers an bestimmten Stellen der Straße führen, was noch im Zuge der Erstellung eines Einsatzplanes zu beachten wäre.

In diesen Plan wäre auch noch ein Unfallszenario einzuarbeiten, wenn aufgrund eines Verkehrsunfalles im Bereich der Entwässerungen der o.a. Anlagen wassergefährdende Stoffe (z.B. Treibstoffe oder Chemikalien) austreten würden.
Sowohl bei der Direkteinleitungen in die Kainach als auch die Ableitungen in das Grundwasser ist von einer mehr als geringfügigen Einwirkung auf die Gewässer auszugehen. Außerdem ist die direkte Einbringung von Mineralölen und Kohlenwasserstoffen in das Grundwasser verboten.

Als maßgebliche Abwasserinhaltsstoffe werden für die Direkteinleitung: Zink, Blei, Kupfer, Cadmium, abfiltrierbare Stoffe, CSB und KW-Index definiert, für die Versickerung (Einbringung in das Grundwasser): Blei, Cadmium, Chlorid, KW-Index, Ammonium, Orthophosphat und Summe der polycycl. aromat. Kohlenwasserstoffe) betrachtet.

Für alle o.a. Parameter werden nach Maßgabe der Vorgaben in der AAEV und der QZV Chemie GW Emissionsgrenzwerte (für die Direkteinleitung) und Schwellenwerte (für die Einbringung in das Grundwasser) vorgeschrieben werden.

Vor der Direkteinleitung in den Vorfluter Kainach bzw. vor der Ableitung in das Grundwasser (Versickerung) ist jedenfalls eine Probenahmemöglichkeit vorzusehen. Für die Gewässerschutzanlage „GKB Nord“ und die Bodenfiltermulden „B70 Neu“ und „B70 Alt“ (gemeinsame Probenahmemöglichkeit!) wurden derartige Probenahmeschächte projektgemäß beschrieben. Für alle anderen Bodenfiltermulden werden Probenahmemöglichkeit mittels Auflagenvorschlägen gefordert.

Gemäß § 8 der QZV Chemie GW ist eine regelmäßige Beprobung des zur Versickerung gelangenden Niederschlagswassers vorgegeben. Im Sinne der Gleichbehandlung aller Wasserberechtigten in der Steiermark wird vorgeschlagen, das Überprüfungsintervall auf 1 Jahr festzulegen (jeweils für die Direkteinleitungen und die Versickerungen).

Die Frachtberechnungen für die Tagesfrachten und die Jahresfrachten wurden anhand der Konsensanträge (max. Tagesabwassermenge) und der aus den eHyd Daten angegebenen Jahresniederschlagsmenge ermittelt (Gitterpunkt 5367 - 894 mm Bereich St. Johann/o.H.).

Aus abwassertechnischer Sicht besteht kein Einwand gegen die Erteilung der wasserrechtlichen Bewilligung für den Bau, Errichtung und Betrieb von Anlagen zur Niederschlagswasserreinigung - im Projekt benannt als:

- Gewässerschutzanlage „GKB Nord“ auf Grundstück Nr. 139; KG: St. Johann ob Hohenburg (63357)
- Bodenfiltermulde „B70 Neu“ (Kombinationsmulde) auf Grundstück Nr. 142/5; 302/1; 308/1; KG: St. Johann ob Hohenburg (63357)
- Bodenfiltermulde „B70 Alt“ (Kombinationsmulde) auf Grundstück Nr. 142/1; 142/2; 302/1; KG: St. Johann ob Hohenburg (63357)
- Bodenfiltermulde „GKB Süd“ auf Grundstück Nr. 343; KG: KG: St. Johann ob Hohenburg (63357)
- Bodenfiltermulden Kleinbrücken
    - Rollau - Brücke; 2.Stk. Bodenfiltermulden auf Grundstück Nr. 1696; 1697; KG: Stögersdorf (63365)
    - Überführung Hallersdorf; 2.Stk. Bodenfiltermulden auf Grundstück Nr. 581; 582; KG: Hallersdorf (63318)
    - Brücke Muggaubach; 2.Stk. Bodenfiltermulden auf Grundstück Nr. 1128; 1129; KG: Kleinsöding (63328) und Nr. 502; 503; KG: Moosing (63341)

sowie zur Einleitung von vorgereinigten Niederschlagswässern in den Vorfluter Kainach (Direkteinleitung) aus den nachfolgenden Anlagen

- auf Grundstück Nr. 139; KG: St. Johann ob Hohenburg (63357)
- Bodenfiltermulde „B70 Neu“ (Kombinationsmulde) im Ausmaß von 0,77 l/s bzw. 2,77 m³/h bzw. 66,5 m³/d auf Grundstück Nr. 142/5; 302/1; 308/1; KG: St. Johann ob Hohenburg (63357)
- Bodenfiltermulde „B70 Alt“ (Kombinationsmulde) im Ausmaß von 1,07 l/s bzw. 3,85 m³/h bzw. 92,4 m³/d auf Grundstück Nr. 142/1; 142/2; 302/1; KG: St. Johann ob Hohenburg (63357)

(Gesamtniederschlagsmenge, die in die Kainach eingeleitet wird: 2,44 l/s bzw. 8,78 m³/h bzw. 210,7 m³/d) jeweils bezogen auf ein Regenereignis mit der Wiederkehrzeit von 1 Jahr und der Dauerstufe von 6 Tagen und zur Einleitung von vorgereinigten Niederschlagswässern in den Untergrund (Versickerung) aus den nachfolgenden Anlagen

- Gewässerschutzanlage „GKB Süd“ im Ausmaß von 0,80 l/s bzw. 2,88 m³/h bzw. 69,1 m³/d auf Grundstück Nr. 343; KG: KG: St. Johann ob Hohenburg (63357)
- Rollaubrücke
    - Bodenfiltermulde 1 im Ausmaß von 1,13 l/s bzw. 4,06 m³/h bzw. 97,4 m³/d auf Grundstück Nr. 1696; 1697; KG: Stögersdorf (63365)
    - Bodenfiltermulde 2 im Ausmaß von 0,57 l/s bzw. 2,06 m³/h bzw. 49,4 m³/d auf Grundstück Nr. 1696; 1697; KG: Stögersdorf (63365)

- Überführung Hallersdorf
    - Bodenfiltermulde 1 im Ausmaß von 0,46 l/s bzw. 1,66 m³/h bzw. 39,9 m³/d auf Grundstück Nr. 582; KG: Hallersdorf (633318)
    - Bodenfiltermulde 2 im Ausmaß von 0,73 l/s bzw. 2,64 m³/h bzw. 63,3 m³/d auf Grundstück Nr. 581; 582; KG: Hallersdorf (633318)
- Brücke Muggaubach
    - Bodenfiltermulde 1 im Ausmaß von 1,10 l/s bzw. 3,95 m³/h bzw. 94,8 m³/d auf Grundstück Nr. 1128; 1129; KG: Kleinsöding (63328)
    - Bodenfiltermulde 2 im Ausmaß von 0,33 l/s bzw. 1,20 m³/h bzw. 28,7 m³/d auf Grundstück Nr. 502; 503; KG: Moosing (63341)

(Gesamtniederschlagsmenge, die versickert wird: 5,12 l/s bzw. 18,44 m³/h bzw. 442,6 m³/d) jeweils bezogen auf ein Regenereignis mit der Wiederkehrzeit von 5 Jahren und der Dauerstufe von 6 Tagen befristet bis zum 31.12.2051.

4.1.2.2 Zusammenfassung und Bewertung

Von Seiten des ASV für Abwassertechnik werden die Auswirkungen des Projektes auf den Boden, den Untergrund und das Grundwasser mit vernachlässigbar bis gering nachteilig eingestuft.

4.1.3 Bautechnik

Aus dem Fachgebiet Hochbautechnik wird der vorgesehene Abbruch von Gebäuden beurteilt und auch der bauliche ArbeitnehmerInnenschutz mitbehandelt.

4.1.3.1 Bauphase

Mit der Bestellung eines Baustellenkoordinators sowie der laufenden Anpassung des SiGe - Plans bei Fortschritt der tatsächlichen Arbeiten oder eingetretenen Änderungen, auch in Abstimmung mit den konkret ausführenden Firmen, müssen jedenfalls die Sicherheit und der Gesundheitsschutz der ArbeitnehmerInnen auf der Baustelle durch die Koordinierung bei der Vorbereitung und Durchführung von Bauarbeiten gewährleistet werden.

Abbrucharbeiten

Mit der Durchführung der Abbrucharbeiten gemäß ÖNORM B 2251 durch ein befugtes Abbruchunternehmen unter Beachtung von erforderlichen Sicherheits- und Schutzvorkehrungen wird grundsätzlich der Stand der Technik eingehalten und die Sicherheit von Menschen und Sachen gewährleistet.

Damit die geplanten Maßnahmen tatsächlich umgesetzt werden und unter fachkundiger Aufsicht erfolgen, wird die Durchführung des Abbruchs unter verantwortlicher Bauführung eines hierzu gesetzlich berechtigten Bauführers vorgeschlagen.

Damit durch den Abbruch an Nachbargebäuden, öffentlichen Verkehrsflächen, verschiedenen Leitungen, Kanälen usw. keine unplanmäßigen Schäden entstehen oder Gefährdungen auftreten sowie Vorsorge gegen Verunreinigungen von Boden und Grundwasser getroffen werden, werden im Fachgutachten entsprechende Maßnahmenvorschläge formuliert.

Betreffend die Vermeidung unzumutbarer Belästigungen durch Staub wird auf die Vorgaben des Baustellenleitfadens „Maßnahmen zur Verringerung der Staubemissionen auf Baustellen“ des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung, Ausgabe 2012, hingewiesen.

4.1.3.2 Zusammenfassung und Bewertung

Aus Sicht des behördlichen ASV bestehen unter der Voraussetzung der im Fachgutachten zitierten Ausführungen, Einschränkungen bzw. Abgrenzungen keine Bedenken gegen einen befund- und projektgemäßen Abbruch der Gebäude bzw. gegen eine befund- und projektgemäße Errichtung, wenn die vorgeschlagenen Maßnahmen vorgeschrieben und eingehalten werden.

Durch das Vorhaben werden keine Auswirkungen auf den Arbeitnehmerschutz von Seiten des ASV festgestellt.

4.1.4 Elektro- und Lichttechnik

Ziel der Beurteilung ist es, festzustellen, ob aus elektrotechnischer und lichttechnischer Sicht die im § 17 Abs. 1 bis Abs. 5 UVP-G 2000 angeführten Genehmigungsvoraussetzungen gegeben sind. Bei der Umsetzung des Vorhabens werden elektrische und lichttechnische Anlagen errichtet.

4.1.4.1 Elektrische Anlagen

Der ASV führt an, dass elektrische Anlagen gemäß Elektrotechnikgesetz so zu errichten, herzustellen, instand zu halten und zu betreiben sind, dass ihre Betriebssicherheit, die Sicherheit von Personen und Sachen, ferner in ihrem Gefährdungs- und Störungsbereich der sichere und ungestörte Betrieb anderer elektrischer Anlagen und Betriebsmittel, sowie sonstiger Anlagen gewährleistet ist.

Vom ASV wurden auf die Niederspannungsanlagen - Berührungsschutz (Basisschutz, Fehlerschutz und Zusatzschutz), die Erstprüfung bei Niederspannungsanlagen, die wiederkehrende Prüfungen und Anlagen-dokumentation sowie auf Prüffristen für elektrische Niederspannungsanlagen als auch auf die Niederspannungskabelleitungen eingegangen. Mängel im Projekt wurden vom ASV nicht aufgezeigt. Die Vorgaben zum ArbeitnehmerInnenschutz werden eingehalten.

4.1.4.2 Straßenbeleuchtung - Lichtemissionen und Lichtimmissionen

Der ASV führt hinsichtlich der Errichtung von Beleuchtungsanlagen aus, dass die ÖNORM EN 12464 „Licht und Beleuchtung - Beleuchtung von Arbeitsstätten: Teil 1: Arbeitsstätten in Innenräumen bzw. Teil 2: Arbeitsplätze im Freien“ den Stand der Technik darstellt.

Basis für die einzuhaltenden Lichtimmissions-Grenzwerte auf Mensch und Umwelt sowie das Bewertungsverfahren ist die ÖNORM O 1052: Ausgabedatum 01.06.2016.

Für die Sicherheit von Verkehrsteilnehmern bezüglich Blendschutz bei visuellen Informationsträgern sind die RVS - Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen - 05.06.11 bzw. 05.06.12 heranzuziehen.

Sollten die Vorgaben der einschlägigen Regelwerke die gesundheitlichen und ökologischen Anforderungen nicht ausreichend abdecken, sind die Grundlagen des Österreichischen Leitfadens Außenbeleuchtung anzuwenden.

In der ÖNORM O 1052 werden grundsätzlich folgende Maßnahmen zur Minderung von Lichtimmissionen vorgeschlagen:

- Verwendung von warmweißer Lichtfarbe - kleiner gleich 3000 Kelvin, insbesondere im Außenbereich
- optimierte Anzahl, Platzierung und Ausrichtung (grundsätzlich von oben nach unten) der Leuchten;
- eine direkte Blickverbindung (aus der Nachbarschaft) zur Lichtaustrittsfläche sollte nach Möglichkeit vermieden werden;

Bewertung der zu erwartenden Lichtimmissionen

Das vorliegende Beleuchtungsprojekt ist für die Bau- und Betriebsphase schlüssig und nachvollziehbar. Die geplanten Maßnahmen zur Minderung von Lichtimmissionen werden zur Umsetzung kommen. Anlagen zur Beleuchtung des öffentlichen Straßenraumes zählen im Sinne der ÖNORM O 1052 zu den Beleuchtungsanlagen für Verkehrszwecke. Eine unzulässige Aufhellung oder Blendwirkung in der Wohnnachbarschaft im Sinne der ÖNORM O 1052 kann ausgeschlossen werden.

4.1.5 Geologie/Geotechnik/Hydrogeologie

4.1.5.1 Geologie

Der Untergrund des geplanten Trassenverlaufs sowie der Kunstbauten besteht vorwiegend aus sedimentären fluviatilen Ablagerungen.

Die durchgeführten Maßnahmen hinsichtlich der Untergrunderkundung sowie die daraus festgelegten bodenmechanischen Parameter, die in die geotechnischen Berechnungen im Hinblick auf die Tragfähigkeiten und Standsicherheiten einflossen, werden als ausreichend, plausibel und nachvollziehbar beurteilt.

4.1.5.2 Geotechnik

Beurteilungsrelevant ist die standsichere Herstellung der Brückenbauwerke, der Unterführungen sowie die Böschungen von Anschnitten und Einschnitten.

Dammerrichtung

Es werden insgesamt sechs Dammschüttungen entlang der geplanten Trasse erfolgen. Die maximalen Dammhöhen liegen zwischen ca. 2,2 m und 6,0 m. Lediglich im Bereich km 5,2 + 32,702 bis km 5,9 + 45,000 soll ein Dammkörper errichtet werden, welcher eine maximale Mächtigkeit von ca. 11,3 m aufweisen wird. Die Böschungsneigungen werden mit 2:1 (≈ 63°) ausgeführt. Aufgrund der Höhe und steilen Böschungen wird hier ein Bewehrter-Erde-Damm hergestellt.

Die Dammschüttungen erfolgen allesamt nach den Regeln des Erdbaus und werden lagenweise aufgebracht und verdichtet, wobei eine Lage zwischen 0,25 m und 0,50 m Mächtigkeit aufweisen wird.

Gründung Widerlager und Brückenpfeiler

Die Widerlager und auch Brückenpfeiler der geplanten Brücken und Überführungen werden mittels Tiefgründungselementen - Mikropfählen (GEWI-Pfahl) gegründet. Die Länge der Pfähle wird mit 15 m angegebenen.

Die vorgelegten Maßnahmen sind hinsichtlich der geologischen und geotechnischen Detailaspekte als schlüssig und nachvollziehbar zu beurteilen. Im Hinblick auf die Tragfähigkeit des Untergrundes im Bereich der Brückenwiderlager und -pfeiler wird der geplante Einsatz von Tiefgründungselementen (Mikropfähle) als plausibel und erforderlich erachtet.

Im Hinblick auf den Verlauf der Trasse im Kainach-Tal auf ebenem Gelände können mögliche Massenbewegungen ausgeschlossen werden. Im Bereich der Dammböschungen sind ebenfalls keine Instabilitäten bzw. lokale Rutschungen zu erwarten, sofern die Dämme fachgerecht und nach dem Stand der Technik sowie unter Berücksichtigung der Regeln des Erdbaus hergestellt werden.

Bauphase

Im Bereich des hohen Dammschüttkörpers (ca. 11,3 m) wird während der Schüttarbeiten ein Monitoring hinsichtlich möglicher Setzung durchgeführt werden, sodass laufende Setzungen während der einzelnen Schüttphasen bereits erfasst und die zu erwartenden Endsetzungen prognostiziert werden können. Die Maßnahmen zur Minimierung möglicher negativer Auswirkungen können als ausreichend beurteilt werden. Bei projektgemäßer Ausführung kommt es zu keinen - mehr als vernachlässigbaren Auswirkungen - auf den Baugrund bzw. Untergrund.

Betriebsphase

Da sich sämtliche Bauwerksabschnitte der Trasse im Einstaubereich der Kainach befinden, ist zu erwarten, dass HQ-Bereiche den Dammfuß erreichen werden. Hier sind ebenfalls aus fachlicher Sicht ausreichende Maßnahmen zur erosionssicheren Herstellung des Dammfußes (Wasserbausteine als Ansatzsteine am Böschungsfuß) geplant. Oberflächige kleinräumige Erosionen besonders im Zuge von Starkniederschlagsereignissen sind in der Betriebsphase nicht auszuschließen.

4.1.5.3 Hydrogeologie

Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass der Grundwasserkörper GK100103 Kainach relativ oberflächennah und mit einer Grundwassermächtigkeit von etwa 3 m als gering mächtig zu beschreiben ist. Die Kainach fungiert als Vorflut, wobei der neue Trassenverlauf der B70 beinahe vollständig innerhalb eines Teilbereiches des Begleitwasserstromes der Kainach verläuft. Die Grundwasserfließrichtung verläuft im Trassenbereich nach Südosten hin zur Kainach. Aus hydrogeologischer Sicht ist der gegenständliche Grundwasserkörper aufgrund der oa. Punkte wasserwirtschaftlich nicht relevant.

Beurteilung der quantitativen Auswirkungen auf das Grundwasser

Die baulichen Eingriffe im Zuge des Trassenbaus bewegen sich vorwiegend über dem Grundwasserkörper, sodass quantitative Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser ausgeschlossen werden können.

Hinsichtlich der Tiefgründungen kann ausgeführt werden, dass der Festgesteinsuntergrund im Westen bereits in einer Tiefe zwischen 5,0 m und 7,0 m unter GOK ansteht, im Osten etwas tiefer > 10 m unter

GOK zu erwarten ist. Demnach wird im Zuge der Tiefgründungen (Mikropfähle), welche etwa 15 m in den Untergrund eingreifen werden, kein tiefer liegender Aquifer erreicht. Zudem sind die Eingriffe lokal und begrenzt und daher ist mit keinen quantitativen Auswirkungen zu rechnen.

Beurteilung der qualitativen Auswirkungen auf das Grundwasser

Qualitative Beeinflussungen und Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser können einerseits im Zuge der Bauphase, in der Betriebsphase sowie auch im Störfall auftreten.

Während der Bauphase kann es lokal zu Einflüssen im Zuge der Erdarbeiten, der Baugrubenerrichtungen und des Abtrages der Deckschichten kommen. Zu beachten sind dabei vor allem Trübungen. Die grundwasserführenden Bodenschichten, welche, ab einer Tiefe zwischen ca. 2,4 m bis 3,0 m unter GOK anstehen, können als gering schluffige bis schluffige, sandige Kiese angesprochen werden. Der ermittelte Durchlässigkeitsbeiwert kf aus den Ergebnissen der Pumpversuche für den Bereich zwischen Kainach und Trasse kann mit ca. $7{,}5*10^{-4}$ m/s abgeschätzt werden. Demgemäß kann die Sickerfähigkeit als mäßig beurteilt werden. Aufgrund der mäßigen Durchlässigkeit des Grundwasserleiters und der Grundwasserströmungsrichtung nach Südosten ist eine Beeinflussung der in der Umgebung vorhandenen Brunnen nicht gegeben, da sich diese mehrheitlich nördlich des Trassenverlaufes befinden. Trübungserscheinungen im nächst gelegenen Brunnen im Abstrom sind aufgrund seiner Entfernung von der Trasse von rund 250 m ebenfalls nicht zu erwarten.

Durch Betonarbeiten der Tiefgründungsmaßnahmen verursachte pH-Wert- und Sulfat-Gehalt-Veränderungen innerhalb der Grundwasserkörpers werden ebenfalls keine Auswirkungen haben. Da der Grundwasserkörper in wechselseitiger Beeinflussung mit dem Vorfluter (Kainach) steht, sind hier hohe Durchmischungsraten zu erwarten. Hinzu kommt die Grundwasserfließrichtung nach Südosten, weshalb der Großteil der nördlich liegenden Brunnen nicht betroffen sein werden. Dasselbe gilt für den Chlorid-Eintrag während der Betriebsphase vor allem in den Wintermonaten. Zudem werden Grenzwerte hinsichtlich der Qualitätszielverordnung Chemie-Grundwasser aufgrund der sehr niedrigen Vorbelastung (< 30 mg/l) eingehalten. Eine Beeinträchtigung öffentlicher Interessen oder bestehender fremder Rechte ist dadurch nicht gegeben.

Weitere qualitative Auswirkungen bzw. Beeinträchtigungen auf das Grundwasser während der Betriebsphase sind vorwiegend durch Straßenwässer möglich. Die Versickerung und Reinigung der anfallenden Straßenwässer wird durch Humusfiltermulden erfolgen. Es sind auch hier keine qualitativen Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten, sofern die Filtermulden in regelmäßigen Abständen gewartet werden. Die Reinigungsleistung ist jedenfalls zu gewährleisten.

Zusammenfassend kann aus Sicht des ASV ausgeführt werden, dass qualitative Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser und Oberflächenwässer während der Bauarbeiten nicht zu erwarten sind.

Bei projekts- und plangemäßer Errichtung und Betrieb der Anlage kommt es in Summe weder zu dauerhaften und erheblichen qualitativen noch zu dauerhaften und erheblichen quantitativen Einwirkungen auf das Grundwasser, wodurch das Vorhaben insgesamt als umweltverträglich zu bewerten ist sofern die vorgeschlagenen Maßnahmen getroffen werden.

Die Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden und Untergrund, Grundwasser sowie Oberflächengewässer werden gesamt als vernachlässigbar bis gering nachteilig eingestuft.

4.1.6 Schall- und Erschütterungstechnik

4.1.6.1 Schalltechnik

Beschreibung des Ist-Zustandes

Die IST-Situation 2015 ist im Bestand ebenso wie die Prognosesituation 2030, durch eine sehr hohe Belastung entlang der B70-Ortsdurchfahrten von St. Johann ob Hohenburg, Köppling und Pichling gekennzeichnet. Auch entlang des Zubringers Mooskirchen zur A2 Südautobahn sind einige Wohnobjekte belastet. Die Grenzwerte der Dienstanweisung für bestehende Bundesstraßen und der RiLL für bestehende Landesstraßen sind im direkten Nahbereich dieser Straßenzüge überschritten. Im Siedlungsbereich südwestlich der GKB-Linie sowie in den von der B70 abgelegenen anderen Siedlungsbereichen Auenstraße, Hallersdorf, Moosing, Rollau, Bubendorf, Stögersdorf und Mooskirchen ist eine straßennahe Vorbelastung durch die Gemeindestraßen bzw. die L340 in geringem Ausmaß gegeben.

Mögliche erhebliche Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt

Für die Dimensionierung allfälliger Lärmschutzmaßnahmen sind die Außenpegel vor den Fensterfronten der Wohngebäude maßgeblich.

Bewertung der Veränderung des Verkehrslärms nach RVS 02.01.22

Zur Abgrenzung des engeren Untersuchungsraumes und als Unterstützung für die Erstellung der Nutzen-Kosten-Analyse (NKA) im Rahmen der Umweltuntersuchung erfolgt eine großräumige Berechnung zur Darstellung und Gewichtung der sich aufgrund des prognostizierten Verkehrsaufkommens des Projektes gegenüber dem Nullplanfall ändernden Schallimmissionen. Im Gesamtuntersuchungsgebiet werden die Schallimmissionspegel an allen Fassaden und Geschoßen von ca. 1000 Gebäuden berechnet.

Ergebnisse der Immissionsberechnungen

Entlang der bestehenden B70 und entlang des Zubringers zur A2 wird durch die Verlagerungswirkung der Umfahrung B70 im Abschnitt Mooskirchen - Krottendorf eine deutliche Lärmentlastung spürbar. Durch die neu geplante Umfahrung B70 wird es im Nahbereich der Trasse zu deutlichen Zunahmen in den bisher als ruhig gekennzeichneten Siedlungsbereichen kommen. Dort, wo es aufgrund der relativen Bebauungsdichte möglich ist, werden diesem Umstand durch Lärmschutzwände Rechnung (aktive Lärmschutzmaßnahmen) getragen. Dadurch ist es möglich, rechtsseitig der Trasse an allen Gebäude- fronten die Einhaltung der vorbeschriebenen Richtwerte einzuhalten. Linksseitig der Trasse bleiben einzelne Objekte über die Richtwerte belastet. Eine weitere Belastung bleibt in den Siedlungsbereichen Kleingaisfeld/Rieglersiedlung und Industriepark Steinwand sowie an Ortsrand von Krottendorf bestehen. In Mooskirchen werden durch die Verlagerungswirkung entlang der Alten Poststraße und der L340 im Ortsgebiet geringfügige Zunahmen zu verzeichnen sein.

Insgesamt verbleiben an 31 Wohngebäuden bzw. Gebäuden mit möglicher Wohnnutzung bei einzelnen oder mehreren Geschoßfronten relevante Zusatzbelastungen. Einzelne Gebäude im engeren Untersuchungsraum erfüllen trotz der projektierten aktiven Lärmschutzmaßnahmen nicht die vorgegebenen Richtwerte. Ein gänzlicher Schutz dieser Objekte mittels aktiver Maßnahmen kann aus technischer und wirtschaftlicher Sicht nicht erreicht werden. Es wird daher vorgeschlagen, diese Objekte mit so genannten passiven Lärmschutzmaßnahmen wie Schalldämmlüfter (SDL - Anzahl der

Fronten) sowie Lärmschutzfenster oder -türen (LSF - Anzahl der Öffnungen) auszurüsten.

Maßnahme	Kriterium (Bezugszeitraum Nacht)
SDL	Erhöhung > 1,0 dB bis 8,0 dB bei Immission über 45 dB bis 50 dB
LSF+SDL	Erhöhung > 8,0 dB bei Immission über 45 dB
LSF+SDL	Erhöhung > 1,0 dB bei Immission über 50 dB
Einzelfallbeurteilung	Erhöhung > 0,0 dB bei Immission über 55 dB

Zur Berücksichtigung einzelner Fassaden werden folgende Kriterien herangezogen:

Abbildung 2. Beurteilungskriterien

Siedlungsbereich Kleingaisfeld - Rieglersiedlung - Industriepark Steinwand				
ON	Adresse	Schalldämmlüfter	Lärmschutzfenster	Einzelfallbeurteilung
N001	Hohenburg 67	5	6	
N003	Klein-Gaisfeld 17	3	7	
N012	Klein-Gaisfeld 48	1	0	
N015	Klein-Gaisfeld 49	3	2	
N016	Klein-Gaisfeld 155	4	5	
N017	Klein-Gaisfeld 161	3	0	
N032	Klein-Gaisfeld 194	4	19	
N041	Klein-Gaisfeld 214	2	12	
Einzelobjekte Auenstraße, Hallersdorf und Rollau				
ON	Adresse	Schalldämmlüfter	Lärmschutzfenster	Einzelfallbeurteilung
N106	Dietenberg 127	4	2	
S142	Hallersdorf 70	1	0	
N157	Rollau 15a	3	2	
Siedlungsbereich Kleingaisfeld - Rieglersiedlung - Industriepark Steinwand				
ON	Adresse	Schalldämmlüfter	Lärmschutzfenster	Einzelfallbeurteilung
N001	Hohenburg 67	5	6	
N003	Klein-Gaisfeld 17	3	7	
N012	Klein-Gaisfeld 48	1	0	
N015	Klein-Gaisfeld 49	3	2	
N016	Klein-Gaisfeld 155	4	5	
N017	Klein-Gaisfeld 161	3	0	
N032	Klein-Gaisfeld 194	4	19	
N041	Klein-Gaisfeld 214	2	12	
Einzelobjekte Auenstraße, Hallersdorf und Rollau				
ON	Adresse	Schalldämmlüfter	Lärmschutzfenster	Einzelfallbeurteilung
N106	Dietenberg 127	4	2	
S142	Hallersdorf 70	1	0	
N157	Rollau 15a	3	2	

Siedlungsbereich Krottendorf Ortszentrum - Auenstraße				
ON	Adresse	Schalldämmlüfter	Lärmschutzfenster	Einzelfallbeurteilung
N042	Krottendorf 155	4	17	
S191	Krottendorf 189a	4	0	
S192	Krottendorf 189	4	0	
S193	Krottendorf 186	4	0	
S195	Krottendorf 187	4	0	
S196	Krottendorf 316	2	0	
S197	Krottendorf 160	2	0	
S199	Krottendorf 179	2	0	ja
S200	Krottendorf 375	1	0	ja
S201	Krottendorf 219	0	0	ja
S199	Krottendorf 179	2	0	ja
S200	Krottendorf 375	1	0	ja
S201	Krottendorf 219	0	0	ja
Westeinfahrt Mooskirchen - Alte Poststraße sowie Ortsdurchfahrt L340				
ON	Adresse	Schalldämmlüfter	Lärmschutzfenster	Einzelfallbeurteilung
S044	Fluttendorf 1	0	0	ja
S103	Alte Poststraße 3	4	8	
S104	Alte Poststraße 5	2	3	
S109	Alte Poststraße 1	1	2	
S111	Oberer Markt 10	1	0	
S124	Raiffeisenplatz 10	0	0	ja
S126	Oberer Markt 3	0	0	ja
S127	Raiffeisenplatz 9	0	0	ja

Abbildung 3. Schallschutzmaßnahmen

Die Schallschutzmaßnahmen sind für Räumlichkeiten in Gebäuden mit rechtsgültiger Bau- und Benützungsbewilligung, die Wohn- oder Schlafzwecken dienen, vorgesehen. Die Ausstattung mit Lärm- schutzfenstern bzw. -türen (Balkon oder Terrasse) erfolgt für Wohnräume. Schlafräume erhalten zusätzlich Schalldämmlüfter. Es wird davon ausgegangen, dass an ca. 2/3 der ausgewiesenen Fassaden für Schalldämmlüfter diese auch erforderlich sind.

4.1.6.2 Zusammenfassung und Bewertung

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass ein fachlich richtiger und nachvollziehbarer Fachbericht vorliegt.

Es zeigt sich, dass in der Bauphase mit teilweise erheblichen Auswirkungen auf die Nachbarschaft durch Schallimmissionen zu rechnen ist. Eine Verbesserung für die betroffene Nachbarschaft ist nur durch eine zeitliche Begrenzung der Bauphase vorgesehen.

Ein Monitoring in der Bauphase ist seitens der Konsenswerberin nicht vorgesehen. In der Betriebsphase können an mehreren Nachbarobjekten die vorgesehenen Richtwerte nicht eingehalten werden, daher sind objektseitige Maßnahmen vorzusehen. Weiters ist die Errichtung von Lärmschutzwänden in besonders betroffenen Bereichen geplant.

Die auftretenden spezifischen Schallimmissionen und deren Auswirkungen auf den menschlichen Körper unterliegen einer Vielzahl objektiver und subjektiver Faktoren und obliegt die Beurteilung dieser Auswirkungen ausschließlich der humanmedizinischen ASV.

Insbesondere die Frage, inwieweit ein ausreichender Freiraumschutz notwendig bzw. zu erhalten ist, ist unter Bekanntgabe des sogenannten Beurteilungsmaßes durch eine humanmedizinische ASV festzulegen; dies insbesondere bei jenen Objekten, wo objektseitige Maßnahmen vorgesehen sind.

Das UVP-Verfahren kennt kein Schutzgut „Ruhe/Stille“; der Fachbereich Schalltechnik stellt nur die Beurteilungsgrundlagen für die darauf aufbauenden ASV, insbesondere aus dem Fachgebiet der Humanmedizin, bereit.

Ungeachtet dieser Tatsache wird aus gutachterlicher Sicht im Rahmen dieses Gutachtens die Eingriffserheblichkeit beurteilt und dargestellt. Aufgrund der hohen Belastung während der Bauphase und der Verkehrslärmbelastung der betroffenen Nachbarschaft in der Betriebsphase, sind die Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens aus schalltechnischer Sicht als „merklich nachteiliger Eingriff“ zu bewerten.

Erschütterungen sind jedenfalls in der Bauphase möglich und auch zu erwarten. Dies ist einerseits durch die eingesetzten Maschinen und andererseits durch die Nähe von Nachbarschaftsobjekten gegeben. In der Betriebsphase sind bei einer, dem Stand der Technik gestalteten Untergrundkonstruktion, keine Erschütterungen zu erwarten. Durch entsprechende Auflagen können relevante Erschütterungen weitgehend vermieden werden. Sollte es dennoch zu einem Auftreten kommen, kann durch Überwachung (Monitoring) sichergestellt werden, dass keine Schäden bzw. Belästigungen zu erwarten sind.

Hinsichtlich des Schutzes der ArbeitnehmerInnen vor Lärm und Vibrationen (ANSchG in Verbindung mit VOLV) werden die gesetzlichen Bestimmungen eingehalten, es sind keine Auswirkungen zu erwarten.

4.1.7 Verkehrstechnik

Gegenstand der verkehrlichen Begutachtung ist die Beurteilung der Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die Verkehrssituation im Einflussbereich des Vorhabens. Als maßgeblich erachtet wird die Gewährleistung einer sicheren, leichten und flüssigen Verkehrsabwicklung für alle betroffenen Verkehrsteilnehmer auf den öffentlichen Straßen und Wegen, sowie den möglichst störungsfreien Eisen- bahnbetrieb während der Bauphase.

Beim Bauvorhaben Landesstraße B70 Packer Straße, Abschnitt „Mooskirchen - Krottendorf“ handelt es sich um einen Lückenschluss für einen leistungsfähigen Ausbau der Landesstraße vom Ballungsraum Voitsberg/Köflach an das hochrangige Autobahnnetz der ASFINAG.

Konkret beginnt die geplante Umfahrungsstraße B70 Neu beim Knotenpunkt KVA Krottendorf, an den nordwestlich bereits eine Autostraße anschließt. Die Kategorisierung des betroffenen Straßenabschnittes durch die steiermärkische Landesstraßenverwaltung ist mit B festgelegt, die eine überregionale Verbindung bzw. regionale Hauptverbindung definiert.

Durch die geplante Verlegung eines Großteils des Verkehrs auf die Umfahrungsstraße ergibt sich eine Entlastung der Straßenanlage in den Ortsteilen St. Johann ob Hohenburg und Köppling und man kann von einer Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität in diesen Bereichen ausgehen. Weiters sind lokal Verbesserungen für den Rad- und Fußgängerverkehr geplant, dabei handelt es sich um eine Verbindung zwischen Klein-Gaisfeld und St. Johann ob Hohenburg. Ebenso umfasst die Planung einen Hochwasserschutz für das südlich angrenzende Gewässer „Kainach“ in Form eines „durchlässigen Straßendamms“. Baulich handelt es sich um diverse Rohrdurchlässe sowie Unterführungen für Vorfluter.

Geplant sind der Neubau der Straßenanlage in Dammlage, ein Kreisverkehr sowie eine Kreuzung im Nahbereich der Autobahnanschlussstelle, der Turbokreisverkehr Krottendorf, Adaptierungen am Gemeindesstraßennetz und mehrere Kunstbauwerke. Bei den Kunstbauwerken handelt es sich um die: Rollaubrücke, Muggaubachbrücke, Lahnbachbrücke, Überführung Hallersdorf, GKB-Unterführung sowie Geh- und Radweg Unterführung Objekt K2.

4.1.7.1 Auswirkungen auf betroffene Straßenknoten

Die Abschätzung der Auswirkungen auf die durch den Straßenneubau betroffenen Straßenknoten wurden für das Prognosejahr 2030 durchgeführt. Ebenso wurden die Verkehrsqualitäten für den Nullplanfall ermittelt.

Als Basis für die Beurteilung wurden die für das Jahr 2030 angeführten Verkehrsmengen, umgelegt auf die Spitzenstunde, herangezogen. Nachstehende Knotenpunkte werden betrachtet: KVA Krottendorf, KVA L314 - Auenweg, KVA Söding sowie beim Ausbauzustand die niveaufreie Anbindung B70 - Umfahrungsstraße - Autobahnzubringer A2 ASt. Mooskirchen, die zwei relevante Knotenpunkte beinhaltet. Dabei handelt es sich um eine Kreisverkehrsanlage, deren Knotenäste der nördliche Zubringer, der Rollauweg (Gemeindestraße) und zwei zukünftige Rampen zur oder von der B70 Neu, sowie eine vierarmige, vorranggeregelte Kreuzung. Diese Kreuzung umfasst den bevorrangten Autobahnzubringer, eine Abfahrtsrampe und einen Begleitweg der geplanten Umfahrungsstraße.

KVA Krottendorf:

Die Verkehrsuntersuchung ergab für den **IST-Zustand** bei allen vier einmündeten Straßenästen für die Morgen- und für die Nachmittagsspitzenstunde einen LOS (level of service) von A oder B, das entspricht einer sehr guten bzw. guten Verkehrsqualität.

In der Morgen- bzw. Vormittagsspitze ist die meist belastete Fahrrelation jene, die von Norden von der B70 in die KVA einmündet. Das Verkehrsmodell (VM) errechnet eine Staulänge bei einer 95%-Perzentile von ca. 113 m. Am Nachmittag ergibt sich beim der gegenüberliegenden Fahrrelation (B70 Fahrtrichtung Norden) die größte Staulänge, laut VM ca. 210 m.

Belässt man die Straßenanlage im **Bestand** verändern sich die Qualitätsstufen der einzelnen Einmündungen in den Kreisverkehr im Prognosejahr 2030 folgendermaßen: In der Vormittagsspitze variiert der LOS zwischen A und E. Bei der Fahrrelation B70 FR Süden stellt sich der LOS von C und bei der L314 FR Osten stellt sich der LOS von E ein. Diese Qualitätsstufen beschreiben eine Staulänge von ca. 250 m am nördlichen Ast und eine Staulänge von ca. 170 m am östlichen Ast (95%-Perzentile).

Beim **Ausbau** wird der Kreisverkehr zu einer Turbokreisverkehrsanlage umgestaltet. Durch die Mehrung der Fahrstreifenanzahl verbessert sich die Leistungsfähigkeit und das Verkehrsmodell ergibt für das Prognosejahr 2030 eine Verkehrsqualität (LOS) von A oder B für die einzelnen Verkehrsströme. Die maximale Rückstaulänge ergibt sich rechnerisch für die Nachmittagsspitzenstunde am südlichen Knotenast (B70) mit einer Länge von ca. 67 m (95%-Perzentile). Obwohl sich die Verkehrsbelastung erhöht, stellt sich eine Verbesserung der Verkehrsqualität ein.

KVA L314 - Auenweg:

Diese KVA liegt westlich der KVA Krottendorf in einem Abstand von ca. 230 m sowie westlich des Gewässers Kainach. Baulich sind bei diesem Knotenpunkt keine Maßnahmen vorgesehen, aufgrund der Nahlage zur KVA Krottendorf und der möglichen gegenseitigen Beeinflussung, wurde die Leistungsfähigkeit mituntersucht.

Beim IST-Zustand und beim Nullplanfall 2030 ergibt sich für die Vormittags- sowie für die Nachmittagsspitze bei den Einmündungen in die gegenständliche Kreisfahrbahn die Qualitätsstufe A für alle Relationen.

Bei einer Errichtung der Umfahrungsstraße B70 Neu ergeben sich Verlagerungen von Verkehrsströmen, die Einfluss auf diese KVA haben. Trotzdem bleibt die Bewertung der beiden Spitzenstunden (95%-Perzentile) unverändert bei LOS A.

KVA Söding:

Bei der Kreisverkehrsanlage (KVA) Söding handelt es sich um einen Kreisverkehr mit einer einstreifigen Kreisfahrbahn, in der fünf Straßen einmünden.

Bei der Betrachtung wurde die westlich liegende Verbindungsstraße zwischen der B70 und L301, die ebenso einen Lebensmittelmarkt, eine Waschanlage und einen Fachmarkt erschließt, berücksichtigt, da diese Straße in ihrer Funktion annähernd wie ein Bypass bei der KVA wirkt.

Im Bestand weist der Zubringer ASt Mooskirchen eine Qualitätsstufe für die Vormittags- und Nachmittagsspitze von B auf. Daraus ist ersichtlich, dass dieser Ast kontinuierlich belastet ist. Bei den anderen Ästen gibt es maßgebende Qualitätsunterschiede zwischen den beiden Tagesspitzen. Zum Zeitpunkt der Vormittagsspitze wurde für die Einmündungen L301 und B70 (östlicher Ast) ein LOS von A und für den westlichen Ast B70 sowie Packerstraße (Gemeindestraße) ein LOS von C ermittelt. Zur Nachmittagsspitze drehen sich die Qualitätsstufen bei den einmündenden Verkehrsströmen bei den vier Ästen um. Die größte und maßgebende Staulänge entwickelt sich in der Zeit der Vormittagsspitze am westlichen Knotenast und beträgt rund 230 m.

Ohne Änderung des Straßennetzes errechnet sich für das Prognosejahr 2030 am zuletzt genannten Knotenastes eine Staulänge in der Vormittagsspitze von rund 390 m und die daraus ergebende Wartezeit ergibt eine Qualitätsstufe (LOS) von F. Die Eigenschaften an den einzelnen Ästen ähneln dem IST- Zustand, doch es prägt sich die Stauentwicklung aufgrund der Steigerung der Verkehrsbelastung stärker aus. Am Vormittag ergibt sich ein LOS von D bei der Packerstraße. Am Nachmittag verschlechtert sich die Verkehrsqualität von Hitzendorf auf der L301 kommend sowie auf der B70 von Söding kommend auf einen LOS E. Ebenso beim Zubringer verschlechtert sich die Qualitätsstufe von B im IST-Zustand auf C im Prognosejahr.

Bei Errichtung der Umfahrungsstraße wird dieser Knoten massiv entlastet und es ergibt sich für den Planfall 2030 bei jeder Einmündung in den Kreisverkehr beim Belassen der Verbindungsstraße B70 - L301 in ihrer Funktion ein LOS von A. Unterbindet die zuständige StVO-Behörde die Durchfahrtsmöglichkeit, verschlechtert sich bei der Vormittagsspitze der LOS beim westlichen Ast B70 und bei der Packerstraße (Gemeindestraße) von A auf B und entspricht immer noch einer guten Qualität.

Niveaufreie Kreuzung B70 - Umfahrungsstraße- Autobahnzubringer A2 ASt. Mooskirchen:

Da es sich um einen geplanten Kreuzungsbereich handelt, kann keine Aussage zum IST-Zustand getroffen werden, doch die Anlage sollte zumindest für das Prognosejahr 2030 auf den LOS D dimensioniert werden. Dieser niveaufreie Knotenpunkt schließt mit den Knotenformen, Kreisverkehr oder Kreuzung, an das niederrangigere Straßensystem an. Das Verkehrsmodell ergibt für alle benachrangten Fahrrelationen einen LOS von A, die Staulängen variieren in den Spitzenstunden zwischen ca. 5 und ca. 25 m.

4.1.7.2 Auswirkungen durch den Baustellenverkehr

Wie im Bauablaufkonzept beschrieben, erfolgt der Großteil der Erschließung des Gesamtbauloses am östlichen Ende der geplanten Umfahrung über einen temporären Linksabbiegestreifen am Autobahnzubringer und am westlichen Ende über die bestehende B70.

Neben diesen Hauptzufahrten zur Baustelle sind vier sekundäre Baustellenzufahrten im Bereich des Gemeindestraßennetzes vorgesehen. Diese dienen grundsätzlich nur zur Erreichung der Kunstbauwerke für das Personal. Der Massentransport an Material erfolgt über die Primärzufahrten der Baustelle.

Für die Bewertung der Bauphasen auf das Straßennetz im Betrachtungsgebiet wurden zwei Belastungsfälle definiert, die da wären:

* Szenario Bauverkehr 2020 „worst case“
* Szenario Bauverkehr „Herbst 2019“

Bei diesen Betrachtungen wurde auf den Planfall „Nullvariante“ (Bestandsstraßennetz) der Baustellenverkehr beaufschlagt.

Das Baustellenkonzept sieht bei der Herstellung des Straßendammes für die Umfahrungsstraße Mooskirchen die höchste Zusatzverkehrsbelastung von jeweils 250 zusätzlichen LKW-Fahrten pro Tag und je Bauabschnitt (A und B) vor. Bei den LKW-Fahrten handelt es sich um 4-Achskipper mit einer Nutzlast von 17,5 t.

Der Belastungsfall „Herbst 2019“ stellt einen Zeitpunkt dar, bei dem die Lahnbachbrücke noch nicht wirksam ist und der Baustellenverkehr teilweise über den die KVA Söding geleitet werden muss. Daraus ergibt sich das Maxima an Baustellenverkehrsbelastung für diesen Knotenpunkt. Für diesen Lastfall wurden 114 Fahrten im Querschnitt für den Bauabschnitt „A“ und 136 Fahrten im Querschnitt für den Bauabschnitt „B“ angesetzt. Daraus ergibt sich, dass zur Spitzenstunden rund 7 Bau-LKWs von Süden nach Westen und in der Gegenrichtung fahren und so die Verkehrsqualität beeinflussen.

Die Verkehrssimulation der beiden Szenarien hat ergeben, dass es nur zu geringen und unbedenklichen Verschlechterungen des Verkehrsablaufes an den einzelnen Knotenästen kommt. Die Bewertung der Verkehrsqualität auf Basis HBS 2015 ergibt nur beim Szenario Bauverkehr 2020 „worst case“ eine Verschlechterung des LOS am südlichen Ast der KVA Krottendorf von B auf C zum Zeitpunkt der

Vormittagsspitze. Bei sämtlichen anderen betrachteten Ästen ergibt sich keine Änderung des LOS gegenüber dem Lastfall „Nullvariante 2020“. (Anmerkung: Der LOS D entspricht dem Stand der Technik für die Dimensionierung einer Anlage hinsichtlich Leistungsfähigkeit (Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs)). Daher sind bei einer Umsetzung des Bauvorhabens zu einem späteren Zeitpunkt die entsprechenden Leistungsfähigkeiten am Straßennetz gegeben.

4.1.7.3 Zusammenfassung und Bewertung

Für die Dimensionierung der geplanten Straßenanlage wurden auf Basis der Bevölkerungsentwicklung, von örtlichen Entwicklungskonzepten und -plänen in den Gemeinden Krottendorf-Gaisfeld, Ligist, Mooskirchen und St. Johann Köppling sowie von Trendverläufen des Fahrzeugverkehrs auf den betroffenen Straßen Hochrechnungen zum Fahrzeugverkehr durchgeführt. Als Prognosejahr wurde das Jahr 2030 festgelegt und zusätzlich wurde eine Abschätzung für das Jahr 2035 nachgereicht.

Die größte Auswirkung hat das geplante Umfahrungsstraßenprojekt auf die bestehende B70 Packer Straße zwischen den beiden Kreisverkehrsanlagen (KVA) Krottendorf und Söding. Auf diesem Streckenabschnitt beträgt die Differenz zwischen der Nullvariante (Verbleib des Bestandes) und der Ausbaustufe mit/ohne Gewerbegebiet Rollau im Prognosejahr 2030 ca. 11.000 Fahrzeuge pro Tag.

Um den Flächenverbrauch durch die Errichtung der Umfahrungsstraße „Mooskirchen - Krottendorf“ zu minimieren, wurde als Verkehrsqualitätsstufenausbau in der maßgebenden Spitzenstunde (Perzentile 95%) der level of service (LOS) von D im Jahr 2030 bei der Anlage gewählt. Diese Verkehrsqualität entspricht hinsichtlich dieses Parameters dem Stand der Technik und bedeutet, dass der Verkehrszustand noch stabil ist, die Bewegungsfreiheit der einzelnen Verkehrsteilnehmer ist aber durch die hohe Verkehrsbelastung beeinträchtigt.

Durch das Projekt kann für die nächsten ca. 15 Jahre eine ausreichende Verkehrsabwicklung auch in den Spitzenstunden (Vormittag und Nachmittag) gewährleistet werden.

Insgesamt gesehen wird aus verkehrlicher Sicht zusammenfassend festgestellt, dass durch die geplante Errichtung und Verkehrsfreigabe der ca. 4.667 m langen neuen Umfahrungsstraße B70 Packer Straße Neu zwischen dem Kreisverkehr Krottendorf und des Autobahnzubringers (AZ) A2 Mooskirchen einschließlich des AZ A2 von km 1,089 bis km 1,746, durch Verkehrsverlagerungen zu einer maßgeblichen Entlastung der bestehenden B70 Packer Straße kommen wird.

Unter Berücksichtigung der hohen Verkehrsbedeutung der betroffenen Landesstraßen, welche durch die neue Straßenverbindung eine Entlastung bei den Ortsteilen St. Johann o.H. und Köppling und einen stabilen Verkehrsfluss bewirken würde, ist das Vorhaben positiv zu sehen.

Allgemein kann gesagt werden, dass das Vorhaben vor allem in den Stoßzeiten erhebliche Vorteile auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs hat. Vom ASV werden positive Auswirkungen auf Sach- und Kulturgüter inklusive der Infrastruktur bei Umsetzung des Projektes festgestellt.

Ergänzung des ASV: Auf Grundlage des § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 wird von Seite des ASV festgestellt, dass das vorgelegte Vorhaben überregionale sowie regionale Verkehrsströme, konkret jene von bzw. auf das Autobahnnetz, von den Ortsteilen St. Johann ob Hohenburg und Köppling in Richtung unbebautes Gebiet verlegt und sich so eine Entlastung der Bevölkerung in diesen Bereichen ergibt. Das einzelne Objekte dabei eine mögliche Mehrbelastung durch z.B. Lärm erfahren, soll mit Maßnahmen

wie Lärmschutzwänden verhindert werden (siehe hierzu Befundung und Gutachten für den Fachbereich „Lärm“).

An dieser Stelle wird das kommentierte UVP-G 2000 von *Schmelz/Schwarz*, (Stand 01.07.2011, rdb.at) zitiert:

Für Straßenvorhaben gilt nach § 24 f Abs. 2 Satz 1, dass unzumutbare Belästigungen für eine Personengruppe durch das Vorhaben durch Entlastungen für eine größere Personengruppe durch Verkehrsreduktion an bestehenden Straßen aufgewogen werden können (sog „Entlastungsprivileg“). Solcherart erlaubt das UVP-G 2000 eine Gesamtminimierung der Belästigungen über eine Personengesamtheit hinweg, z.B. durch Ortsumfahrungen. Das Gesetz verlässt somit das Konzept des strikt individuellen Belästigungsschutzes, um zu verhindern, dass die Erhaltung des Schutzniveaus für Einzelne oder eine geringe Zahl von Personen die Verbesserung des Schutzes für viele Menschen verhindert.

Dieses Entlastungsprivileg kann aus Sicht des Fachbereiches „Verkehrswesen“ herangezogen werden.

4.1.8 Wasserbautechnik

4.1.8.1 Bewertung Bauphase

Für sämtliche Baumaßnahmen sind entsprechende Vorsorgemaßnahmen vorgesehen, die eine Verschärfung der Hochwassergefahr verhindern. Die den Abfluss erhaltenden Maßnahmen sind ausführlich untersucht worden und es werden zahlreiche Durchlässe und Brücken errichtet. Diese müssen in der ersten Bauphase umgesetzt werden und sichern daher frühzeitig weitgehend die bestehenden Abflusswege. Im Zuge der Bauumsetzung wird dennoch empfohlen, dass gemäß den tatsächlich umzusetzenden Maßnahmen und Methoden Detailbetrachtungen hydraulischer Natur durchgeführt werden und die daraus resultierenden Ergebnisse in einen Hochwasseralarmplan aufgenommen werden.

Bedingt durch die Komplexität der hydraulischen Verhältnisse wird aus wasserbautechnischer Sicht die Bestellung einer wasserrechtlichen Bauaufsicht vorgeschlagen, der die projektgemäße Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen überwacht.

4.1.8.2 Bewertung Betriebsphase

Die vorliegenden Unterlagen wurden auf die wasserbautechnisch relevanten Grundlagen, in erster Linie die Lage des Vorhabens im Hochwasserabflussbereich der Kainach, beurteilt und auf die relevanten Maßnahmen hin dargestellt.

Die Belastungen aus dem Hochwasser entstehen laut ASV dadurch, dass die Komplexität des Vorlandes bei unterschiedlichen Abflüssen (HQ30 und HQ100) zu unterschiedlichen Abflussverteilungen führt. Mit zahlreichen Durchlässen und Brückenbauwerken wurde ein optimaler Zustand für beide Hochwasserabflüsse gefunden, der die vorhandene Abflusssituation für das Siedlungsgebiet nur unwesentlich beeinflusst. Generell sind die Durchlässe so gelegt, dass das Hochwasser nach Abklingen der Hochwasserwelle zur Kainach zurückströmen kann.

Aus wasserbautechnischer Sicht ist die Herstellung einer Erosionssicherung als zusätzliche Sicherungsmaßnahme zu einer dauerhaften Grasnarbe, bzw. als Erstsicherungsmaßnahme bis zum Aufwuchs einer dichten Grasnarbe anzusehen. Es wird ein Maßnahmenvorschlag zum Schutz gegen Erosion beidseitig der Durchlässe vorgeschlagen.

Die hydraulischen Berechnungen wurden dem Stand der Technik entsprechend auf Basis der hydrographischen Vorgaben der zuständigen Landesabteilung mit anerkannten hydraulischen Berechnungsmethoden durchgeführt.

Für mögliche Beeinträchtigungen von Wohnobjekten wurden detaillierte Berechnungen für den Bestand- und den Projektzustand durchgeführt und die Ergebnisse im Detail dargelegt. Zusammenfassend kann zu den erzielten Ergebnissen festgehalten werden, dass für die bewohnten Objekte keine merkbaren Auswirkungen (keine merkbaren Änderungen des Wasserspiegels im Siedlungsgebiet) zu erwarten sind. Dies begründet sich damit, dass bereits im Ist-Zustand eine Überflutung gegeben ist und der zusätzliche Anstieg des Wasserspiegels in der Rechengenauigkeit liegt, bzw. im Verhältnis zum Bestand als nicht merkbar zu beurteilen ist.

Im Hinblick auf die Änderungen der Wasserspiegellage bei landwirtschaftlich genutzten Flächen wird aus wasserbautechnischer Sicht festgehalten, dass diese Änderungen bedingt durch den bereits vorhandenen Abflussbereich der Kainach auf einer Breite von ca. 700 m als nicht merkbar zu beurteilen sind.

Mögliche Auswirkungen auf die Ertragslage durch einen möglichen zeitlich längeren Einstau der Fläche werden aus wasserbautechnischer Sicht nicht beurteilt.

Zusammenfassend wird aus wasserbautechnischer Sicht ausgeführt, dass die technische Planung einschließlich aller hydraulischen und gerinnehydraulischen Berechnungen (Hochwasserberechnungen) dem Stand der Technik entsprechen und die Ergebnisse nachvollziehbar und plausibel sind. Durch die Errichtung der B70 Neu gemäß vorliegendem Projekt und hydraulischen Berechnungen werden keine merkbaren Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss der Kainach im Projektbereich erwartet.

Zusammenfassend wird die Gesamtbelastung für den Bereich Hochwasser in der Bauphase mit gering, im Betrieb mit keine bis gering und im Störfall mit keine beurteilt. Gesamt werden die Auswirkungen daher als vernachlässigbar bis gering nachteilig eingestuft.

4.2 Schutzgüter

4.2.1 Biologische Vielfalt - Pflanzen und deren Lebensräume

4.2.1.1 Gewässerökologie

Siehe dazu die Ausführungen unter Punkt 4.2.2.1 dieser zusammenfassenden Bewertung.

Naturschutz

Im Untersuchungsraum wurden insgesamt 56 verschiedene Biotoptypen nachgewiesen. Den größten Flächenanteil (66%) nehmen dabei intensiv bewirtschaftete Ackerflächen ein. Rund 8% des Untersuchungsraumes sind naturschutzfachlich nicht wertvolle „Nutzungstypen“, wie etwa besiedelte Flächen, Straßen und Wege. Etwas mehr als ein Zehntel der Flächen im Untersuchungsraum (11,77%) sind von mäßiger bis hoher naturschutzfachlicher Wertigkeit. Die hoch wertvollen Lebensräume sind Schotter- und Sandbank mit Pioniervegetation, krautiger Ufergehölzsaum, Poly- bis hypertropher Weiher, Weich- holzdominierter Ufergehölzstreifen, Weidenpioniergebüsch, Weidenauwald, Schwarzerlenbruchwald und Eichen-Hainbuchenwald.

An geschützten Pflanzenarten wurden neun Spezies mit der Einstufung „teilweise geschützt“ vorgefunden. 33 vorgefundene Pflanzenarten sind in der Roten Liste der Pflanzen Österreichs als gefährdet angeführt. Beim Vorhaben sind in Summe 11 (projektintegrale) Wiederherstellungsmaßnahmen (10 für die Bau- und 1 für die Betriebsphase) und Schutzmaßnahmen während der Bauphase für sog. „sensible Zonen“ vorgesehen. Trotz dieser Maßnahmen verbleiben laut ASV sowohl in der Bau-, als auch in der Betriebsphase für mehrere Lebensräume hohe bzw. mäßige Eingriffserheblichkeiten. Um diese Erheblichkeiten zu mindern, wurden neun „Ausgleichsmaßnahmen“ für die Bau- und Betriebsphase formuliert. Aufgrund der Tatsache, dass die Flächen zum Ausgleich von Auswirkungen zum Teil deutlich größer als jene der Eingriffe sind, resultieren mehrmals hohe bis sehr hohe Maßnahmenwirkungen.

Zum Ausgleich des Eingriffs bei dem Biotoptyp „Silikatfelswand der tieferen Lagen mit Felsspaltenvegetation“ wurde seitens des ASV ein separater Auflagenvorschlag formuliert, damit auch ein entsprechender Ausgleich für diesen Lebensraumtyp erfolgen kann, da lt. seiner Einschätzung die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen (A-M 7 und 8) hierzu nicht ausreichend sind. Auch wurden Maßnahmen seitens des ASV präzisiert. Vor Baubeginn sind laut ASV Konzepte für die Anlage des Lebenraumes Wiese/Grünlandbrache (NR_AM_01) und zum Neophytenmanagement an die zust. Behörde zu übermitteln.

Im Untersuchungsraum wurden in Summe 9 geschützte Pflanzenarten nachgewiesen, wovon durch die vorgesehenen Maßnahmen 6 betroffen sind. Durch das ggst. Vorhaben werden keine nachhaltig negativen Beeinträchtigungen der lokalen Bestände dieser Arten erfolgen, da diese auch im (un)mittelbaren Umfeld weiterverbreitet und z.T. keinesfalls selten sind.

Zusammenfassung und Bewertung

In Summe verbleiben für das Schutzgut Pflanzen und deren Lebensräume maximal geringe Auswirkungen. Nach Entfaltung der Wirkungen sämtlicher Maßnahmen und bei Umsetzung der Auflagenvor-schläge werden die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut „Pflanzen und deren Lebensräume“ vernachlässigbar bis gering nachteilig eingestuft.

4.2.1.2 Waldökologie

Durch die geplante Umfahrung sind die Katastralgemeinden 63318 Hallersdorf, 63357 St. Johann ob Hohenburg sowie 63307 Gaisfeld von der Rodung betroffen. Konkreter Rodungszweck ist der Ausbau des Streckenabschnittes der B70 zwischen Mooskirchen und Krottendorf. Der Rodungszweck samt aller Anlagen und Einrichtungen umfasst ein summiertes Rodungs-Ausmaß von 3.848 m² (0,3848 ha), davon 3.258 m² dauernd und 590 m² befristet:

KG	Gst.Nr.	Gesamtfläche lt. GDB Stmk. [m²]	Rodungsfläche dauernd [m²]	Rodungsfläche befristet [m²]	Waldeigentümer laut Grundbuch
63318 Hallersdorf	**579**	4.363	462	---	Erwin u. Sophie Dirnberger, Hallersdorf 29, 8565 St. Johann ob Hohenburg
	581	5.789	68	---	Manuela Kastner, Hallersdorf 4, 8565 St. Johann ob Hohenburg
63357 St. Johann ob Hohenburg	**142/1**	11.639	595	---	Hermine Konrath, 8565 St. Johann ob Hohenburg 24
	142/2	5.490	145	---	Harald Eder, 8565 St. Johann ob Hohenburg 25
	142/3	8.119	42		Barbara Riegler, 8564 Krottendorf 3
	308/1	10.674	500	590	Landeshauptmann von Steiermark als Verwalter des öffentlichen Wassergutes, Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 14, Wartingergasse 43, 8010 Graz
63307 Gaisfeld	**650/5**	19.450	1.446	---	
			3.258	**590**	

Tabelle 1. Aufstellung der dauernden und befristeten Rodungsflächen samt Eigentümer

Darüber hinaus können Randeffekte auf unmittelbar angrenzende Waldgesellschaften nicht ausgeschlossen werden, weshalb diese in die Betrachtungen mit einbezogen werden.

Standort:

Die Rodungsflächen sind nahezu eben, lediglich die nördliche Hangflanke beim Knick der B70 neben der Kainach Richtung Hohenburg weist Neigungen bis zu 110% (48°) auf, im Mittel von rd. 53% (28°). Die Windbelastung ergibt sich aus der Durchlüftungssituation der betroffenen Klimaregion A.4 - „Westliche Grazer Bucht“ (Riedelland westlich von Graz). Allgemein liegen die Windgeschwindigkeiten in dieser Zone recht niedrig (im Jahresmittel 1 bis 2,4 m/s). Konkret resultiert eine allfällige, potentielle Windgefährdung vor Ort aus der primären Hauptwindrichtung Nordwest mit einer Windgeschwindigkeit bis zu max. 5,1 m/s und der sekundären Hauptwindrichtung aus Südost mit einer Windgeschwindigkeit bis zu max. 5,2 m/s, und einer durchschnittlichen Windgeschwindigkeit von gerade einmal 1,4 m/s, einer Belastung von rd. 1,2 Tagen/Jahr mit mehr als 60 km/h - Windgeschwindigkeit (16,7 m/s), sowie einer durchschnittlichen täglichen maximalen Windgeschwindigkeit im Jahr von rd. 5 bis 10 m/s.

Den **Boden** des betroffenen Unterhang- bzw. Böschungsbereiches bilden vorwiegend tiefgründige, leicht carbonathaltige pseudovergleyte Braunerden, sowie braune Auböden. Im Hangbereich bilden sich hangaufwärts erst Braunerden und dann verbraunte Ranker aus. Der Untergrund besteht aus Staurolithgneis aber auch aus lehmig/tonigen Komponenten sowie Kalksandsteinen mit zum Teil erhöhtem Schotter-/Sandanteil und im Bereich zur Kainach aus Auzonen, Kolluvien und Wildbachschutt. Absetzungen sind im Bereich der steilen Hangneigungen (Gst.Nr. 142/1, 142/2, 142/3, KG 63357 St. Johann ob Hohenburg) erkennbar.

Die im Umkreis des Standortes vorhandenen Probestellen des Bioindikatornetzes (BIN - Monitoring-programm zur Feststellung von Immissionseinwirkungen durch Analysen von Blatt- und Nadelgehalten ausgewählter Probebäume) weisen keinerlei Grenzwert-Überschreitungen von Luftschadstoffen aus. Weiters sind Fernemissionen durch Kraftwerke weder bekannt, noch durch Nekrosen, Kronenverlichtungen oder sonstige Beeinträchtigungen des forstlichen Bewuchses erkennbar und alle

heutigen Kraft- werke im Umfeld (auch im benachbarten Ausland) sind durch Filteranlagen emissionstechnisch bzgl. Luftschadstoffen wie Flugasche, Stick- und Schwefeloxide unproblematisch geworden. Selbst massiv emittierende Hauptverkehrsachsen wie Autobahnen verlieren die meisten Schadstoffe wie Schwermetalle unmittelbar im Bereich der Verkehrsachsen (max. 10 m links und rechts der Fahrbahn). Der ggst. Bereich liegt innerhalb des Geltungsbereiches der Alpenkonvention.

Die Rodung betrifft keine räumlich abgegrenzten Schutzgebiete im Bereich des Naturschutzes oder des Wasserrechtes, welche durch Bescheid oder Verordnung ausgewiesen sind. In der Nähe der Rodungsflächen findet sich nur im Bereich der Gst.Nr. 579 und 581, je KG 63318 Hallersdorf (Hybridpappelforst) ein in der ÖK50 eingetragener österreichische Wanderweg. Erholungssuchende sind dort regelmäßig anzutreffen, ganzjährig starke Besucherfrequenzen mit ausgeprägten Freizeitaktivitäten, welche Lenkungsmaßnahmen erforderlich machen würden, sind allerdings weder beobachtbar noch erwartbar; auch finden sich in den umliegenden Waldkomplexen keine Mehrzahl an touristischen Einrichtungen.

Waldausstattung:

Die Rodungsflächen befinden sich in den Funktionsflächen Nr. 44 sowie 47 des Waldentwicklungsplanes (WEP) Voitsberg, welche die Codes 2 2 1 und 1 2 1 aufweisen (mittlere/normale Schutz-, mittlere Wohlfahrts-, normale Erholungsfunktion).

Die Waldausstattung der KG 63357 St. Johann ob Hohenburg liegt bei 22,83%, die der KG 63318 Hallersdorf bei 24,88% und die der KG 63307 Gaisfeld bei 7,00%. Die Waldflächenbilanzen (also die Bilanz zwischen Rodungen und Neubewaldungen im Dezennium) sind negativ mit rd. -0,6%, -8,3% und -0,1%.

Da die betroffenen Katastralgemeinden in Bezug zur Rodungsfläche kleine bzw. sehr ungünstige Ausformungen bei gleichzeitigem starkem Wechsel von kleinen Waldkomplexen zu größeren waldfreien Arealen eine nicht repräsentative Waldausstattung wiedergeben, wurden zur Objektivierung um die betroffenen Rodungsareale 3 km-Umkreise (Radius) um die Rodungsfläche gelegt und die Waldausstattung berechnet, wobei sich eine Waldausstattung von rd. 33,1% ergibt („mäßige“ Waldausstattung). Die mit den Rodungsflächenanteilen gemittelte Waldflächenbilanz (also die Bilanz zwischen Rodungen und Neubewaldungen im Dezennium) ist - bezogen auf die betroffenen Katastralgemeinden - mit rd. -4,17% negativ.

Sensibilität/Eingriffsintensität/Eingriffserheblichkeit:

Der Biotoptyp des „Hybridpappelforstes“ ist als gering sensibel, der Biotoptyp des Eichen-Hainbuchen-waldes ist als mäßig bis hoch sensibel, der Ahorn-Eschen-Edellaubwald ist als mäßig sensibel und der degradierte Weiden(-au-)wald ist als mäßig sensibel einzustufen. Die Eingriffsintensität ist aufgrund des geringen Flächeneingriffes als eine mäßige Störung mit einem (geringen) dauernden Verlust von Teil-flächen einzustufen, wobei dieser Eingriff allerdings nicht zu nachhaltigen Funktionsveränderungen führt, bzw. sich keine nachhaltige Bestandsbeeinträchtigungen im Untersuchungsraum ergeben (= mäßige Eingriffsintensität).

Die Eingriffserheblichkeit beim „Hybridpappelforst“ entspricht somit keinem/geringen Eingriff, die Eingriffserheblichkeit beim Eichen-Hainbuchenwald entspricht einem gering bis merklich nachteiligen Eingriff und die Eingriffserheblichkeiten beim Ahorn-Eschen-Edellaubwald sowie beim degradierten Weiden(-au-)wald entsprechen einem gering nachteiligen Eingriff.

Verbleibende Auswirkungen:

Beim „Hybridpappelforst“ sind keine Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Beim Eichen-Hainbuchenwald mit einem gering bis merklich nachteiligen Eingriff ergibt sich durch eine hohe Ausgleichswirkung eine verbleibende, vernachlässigbar gering nachteilige Auswirkung.

Beim Ahorn-Eschen-Edellaubwald mit einem gering nachteiligen Eingriff ergibt sich durch eine hohe Ausgleichswirkung eine maximal verbleibende, vernachlässigbar gering nachteilige Auswirkung.

Beim degradierten Weiden(-au-)wald - mit einem gering nachteiligen Eingriff - ergibt sich durch eine hohe Ausgleichswirkung eine maximal verbleibende, vernachlässigbar gering nachteilige Auswirkung.

Schutzgutspezifische Beurteilung der Umweltverträglichkeit nach UVP-G 2000

Aufgrund der maximal gering bis merklich nachteiligen Eingriffserheblichkeit, und hohen Ausgleichswirkungen und der damit bedingten „geringen verbleibenden Auswirkung“ ergeben sich maximal vernachlässigbare bis geringe nachteilige Auswirkungen.

Zur Windgefährdung benachbarter Waldflächen:

Bedingt durch die gering dotierten Hauptwindrichtungen (1 bis 2,4 m/s) Südost und Nordwest, der geringen Anzahl von 1,2 Tagen im Jahr mit mehr als 60 km/h Windgeschwindigkeit und der Windrichtungsverteilung in Bezug zum nach der Rodung verbleibenden, nachbarlichen Bestandesrändern (vorwiegend ziehende Schnitte) ergibt sich durch die Rodungsfläche keine offenbare Windgefährdung benachbarter Wälder, da die anstreichenden Winde einerseits nahezu parallel zu den benachbarten Bestandesrändern verlaufen und damit ein direktes Auftreffen unterbleibt, oder andererseits die vorherrschenden Winde nur geringe kinetische Energien aufweisen, insbesondere am talnahen Grund.

Allerdings wird durch eine Rodung und die Entfernung von Bestandesrändern generell das Bestandesgefüge beeinträchtigt, womit Randschäden aufgrund der Auflösung der randlichen Statik zum daneben- liegenden Bestandesteil nicht generell ausgeschlossen werden können bzw. sogar zu erwarten sind.

Zu ergänzen ist, dass eine Berücksichtigung von extremen Elementarereignissen und Katastrophen bei der Beurteilung einer offenbaren Windgefährdung nicht einfließen kann.

Zusammenfassung der forstfachlichen Wertung nach dem Forstgesetz 1975 i.d.g.F.:

Aufgrund des Erhebungsergebnisses bzgl. der überwirtschaftlichen Funktionen bzw. Wirkungen des Waldes liegt aufgrund der mittleren Wohlfahrtswirkung der Rodungsflächen im Gesamtausmaß von 0,3848 ha ein besonderes öffentliches Interesse an der Walderhaltung vor.

Die Schutzwirkung ist als normal einzustufen, die Erholungswirkung ist auf 0,0530 ha als mittel und auf 0,3318 ha als normal einzustufen.

Die Waldausstattung ist mäßig mit rd. 33,1%. Die Waldflächenbilanz ist negativ mit rd. -4,17%. Eine offenbare Windgefährdung besteht nicht.

Aus forstfachlicher Sicht liegt im ggst. Fall somit bereits ein erhöhtes öffentliches Interesse an der Walderhaltung (aufgrund der mittleren Wohlfahrtswirkung) vor.

Zusammenfassung und Bewertung

Bei der Errichtung und dem Betrieb des Projektes „Ausbau des Streckenabschnittes der Landesstraße B70 Packer Straße zwischen Mooskirchen und Krottendorf“ wird durch den partiellen Lebensraumverlust (0,3848 ha) die projektsbedingte Eingriffserheblichkeit im Wirkraum maximal gering bis merklich nachteilig eingestuft und die Ausgleichswirkungen als hoch bewertet. Es ergeben sich damit „geringe verbleibende Auswirkungen auf das Schutzgut Wald“.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass aus forstfachlicher bzw. waldökologischer Sicht das Projekt dann als umweltverträglich einzustufen ist, wenn die in der UVE und in der vorliegenden Stellungnahme festgelegten Kompensations- und Kontrollmaßnahmen sowie die Bedingungen und Auflagen von der Behörde inhaltlich vorgeschrieben und im vollen Umfang fristgerecht erfüllt und eingehalten werden. Der ASV der Behörde beurteilt die Auswirkungen somit als vernachlässigbar bis gering nachteilig.

4.2.2 Biologische Vielfalt- Tiere und deren Lebensräume

4.2.2.1 Gewässerökologie

Durch das Vorhaben werden die Kainach, ein Seitenarm und der Lahngraben verlegt sowie der Muggaubach gequert. Die Darstellung und Bewertung des Ist-Zustandes (Ist-Sensibilität) erfolgt anhand der Abweichungen des ökologischen Zustandes der betroffenen Oberflächengewässer vom Referenzzustand. Der ökologische Zustand wird durch die biologischen (Fische, Makrozoobenthos, Phytobenthos), hydromorphologischen, und chemisch-physikalischen Komponenten der Oberflächenwasserkörper charakterisiert.

Der Untersuchungsraum umfasst die Oberflächengewässer im Raum Mooskirchen - Krottendorf die von der geplanten Trasse berührt werden. Dies sind die Kainach flussab Straßenbrücke Krottendorf im Bereich der Detailwasserkörper 802780057 und 802780049 gemäß Ausweisung im Nationalen Gewässerbewirtschaftungsplan (NGP) sowie ihre linksufrigen Zubringer Lahngraben und Muggaubach im Unterlauf.

Unvermeidbar ist jedoch selbst bei schonender Bauweise eine temporäre Trübeentwicklung insbesondere bei der Gewässerverlegung. Aufgrund der hohen Sensibilität und Eingriffserheblichkeit ist daher mit mittleren verbleibenden Auswirkungen auf die Kainach und ihre Zönose in der Bauphase zu rechnen. Unter Beachtung der vorgeschlagenen Maßnahmen werden die Auswirkungen auf den Lahngraben mit „sehr gering“ und die Auswirkungen durch die Errichtung der Brücke über den Muggaubach mit gering bewertet.

Durch die vorgeschlagenen Maßnahmen können die Auswirkungen des Vorhabens auf den ökologischen Zustand der Gewässer bezüglich der Kainach gering und bezüglich der Zubringer Lahngraben und Muggaubach sehr geringgehalten werden.

Bauphase

Bauarbeiten an und in Gewässern stellen einen direkten Eingriff durch die Bautätigkeit dar und sind mit der Gefahr des Schadstoffeintrages und/oder von Eintrübungen über das Baufeld hinaus, insbesondere in der Kainach flussab im Zuge der Laufverlegung, verbunden. Aus Sicht des Fachbereiches Gewässerökologie ergeben sich zusammenfassend in der Bauphase „mittlere“ Belastungen.

Betriebsphase

Die Realisierung des Vorhabens bedingt für die Dauer des Bestandes eine Verlegung der Kainach fluss-auf der Bahnbrücke bei St. Johann, eine Verlegung des Seitenarmes der Kainach bei Krottendorf und eine Verlegung des Lahngrabens im Bereich der Querung sowie eine Querung des Muggaubaches. Die Durchgängigkeit der betroffenen Fließgewässer bleibt erhalten, eine geringfügige Laufverkürzung der Kainach wird durch die gesetzten Maßnahmen zur Strukturverbesserung kompensiert. Der Seitenarm im Bereich Krottendorf wird geringfügig verschoben, die Strukturvielfalt im Bereich Krottendorf bleibt erhalten. Die Verlegung der Kainach bei St. Johann steht der Zielerreichung eines guten ökologischen Potentials des Detailwasserkörpers 802780049 nicht entgegen. Durch die Einleitung der vorgereinigten Straßenabwässer erfolgt eine geringfügige Aufstockung der Chloridfracht um 0,1 mg/l. Im Lahngraben und Muggaubach werden keine bis höchstens sehr geringfügige Auswirkungen erwartet. Aus Sicht des Fachbereiches Gewässerökologie ergeben sich zusammenfassend in der Betriebsphase „geringfügige“ Belastungen.

Zusammenfassung und Bewertung

Die Realisierung des Vorhabens bedingt für die Dauer des Bestandes eine Verlegung der Kainach, eines Seitenarmes der Kainach und des Lahngrabens sowie eine Querung des Muggaubaches. Die Durchgängigkeit der betroffenen Fließgewässer bleibt erhalten, eine geringfügige Laufverkürzung der Kainach wird durch die gesetzten Maßnahmen zur Strukturverbesserung kompensiert. Die Verlegung steht der Zielerreichung eines guten ökologischen Potentials des Detailwasserkörpers 802780049 nicht entgegen. Im Lahngraben und Muggaubach werden keine bis höchstens sehr geringfügige Auswirkungen erwartet. Aus Sicht des ASV für Gewässerökologie und Fische ergeben sich somit zusammenfassend in der Betriebsphase „geringfügige“ Belastungen bzw. vernachlässigbare bis gering nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter Oberflächenwasser und Tiere (vor allem Fische) sowie Pflanzen und deren Lebensräume.

4.2.2.2 Naturschutz

4.2.2.2.1 Vögel

Insgesamt wurden 62 Vogelarten im Untersuchungsraum nachgewiesen. Für die Vögel stellt insbesondere die Kainach mit ihrem Ufergehölzstreifen einen wertvollen Lebensraum dar. Von untergeordneter Bedeutung für die Avifauna sind die großen, zusammenhängenden Ackerflächen, die wenigen, kleinen Wiesen, Reste von Streuobstwiesen, die Siedlungsbereiche und die Waldränder. Aufgrund der Veränderungen der Lebensräume (z.B. Änderung der Bewirtschaftung, Entfernung von Strukturen) fehlen im Gebiet mittlerweile ursprünglich noch vorhandene Arten, wie etwa das Schwarzkehlchen oder auch Kiebitz und Feldlerche.

Bauphase:

Neben den indirekten Auswirkungen auf die Vogelfauna - durch v. a. optische und akustische Störreize (Schall- und Lichtemissionen, Beunruhigung) - während der ganzjährig stattfindenden

Bauarbeiten resultieren durch das Vorhaben insbesondere auch Beeinträchtigungen durch unmittelbaren Lebensraumverlust (z.B. Rodung von Gehölzen, Baustelleneinrichtungen).

An hoch sensiblen Lebensräumen für Vögel gehen in der Bauphase durch die Kainachverlegung insgesamt 1,07 ha verloren. Aufgrund der Tatsachen, dass die Verlegung nur von relativ kurzer Dauer ist und zahlreiche Begleitmaßnahmen (z.B. Anbringen von Vogelnistkästen, Schutzmaßnahmen von Alt- und Totbäumen, Lückenschluss von Ufergehölzsäumen in der Umgebung, Strukturierungsmaßnahmen in/an Gewässern) und va. auch, weil die Revierzentren bzw. Jagdhabitate der ggst. relevantesten Arten Eisvogel, Turmfalke, Sperber und Baumfalke nicht in diesem Eingriffsbereich sind, ist die Eingriffsintensität höchstens „mäßig“ (die Eingriffsintensität für die Vogellebensräume Ackerland mit Gehölzstreifen und Entwässerungsgraben, Siedlungsgebiet und Waldrand ist lediglich gering). Aufgrund der Tatsache, dass für die Gruppe der Vögel für die Bauphase keine separaten Kompensationsmaßnahmen formuliert wurden, resultiert eine „mäßige“ verbleibende Auswirkung.

Betriebsphase:

Als maßgebliche Wirkfaktoren des Betriebes sind für die Vogelfauna ggst. insbesondere Lärm, Licht, Horizontüberhöhung bzw. ein erhöhtes Kollisionsrisiko anzuführen.

Die Verluste der für Vögel relevanten Strukturen/Lebensräume Ufergehölz, Fließgewässer per se und Gehölze des Offenlandes werden unmittelbar kompensiert. Der Verlust bei den Waldrändern ist für die lokalen Bestände nicht von Bedeutung bzw. kommen auf den Ackerflächen keine wertbestimmenden Vogelarten mehr vor. An Grünland werden im Zuge des Projektes deutlich mehr Bereiche neu etabliert, als vor dem Bau vorhanden sind. Durch die Etablierung von Wildschutzzäunen, Straßenbegleitgrün, abschnittsweisen Lärmschutzwänden und die grundsätzliche Vermeidung von Straßenbeleuchtungen werden indirekte Auswirkungen auf die Vögel vermindert, sodass in Summe höchstens „geringe“ Eingriffsintensitäten resultieren. Separate, weitere Maßnahmen sind demnach nicht notwendig, weshalb „geringe“ verbleibende Auswirkungen abzuleiten sind.

4.2.2.2.2 Fledermäuse

Durch die Untersuchungen in den Jahren 2008, 2010 und 2015 konnten im gesamten Betrachtungsraum 13 Fledermausarten sicher, sowie 3 Rufartenpaare (anhand Ortungslauten nicht eindeutig zu unterscheiden: Myotis mystacinus/brandtii, Myotis myotis/oxygnathus, Pipistrellus nathusii/kuhlii), zwei Rufgruppen (Nyctaloid mittel, Myotis klein/mittel), sowie weitere Tiere auf Gattungsniveau (Myotis sp.) festgestellt werden. Davon kommen im unmittelbaren Eingriffsbereich des Bauvorhabens zumindest 12 (bis 14 Arten) vor.

Die Sensibilität für die Fledermauslebensräume Kainach mit Uferbegleitgehölz und Waldrand war mit „hoch“ zu beurteilen. Die Lebensräume Ackerland mit Gehölzstreifen und Entwässerungsgräben und Siedlungsgebiet haben „mäßige“ Sensibilität.

Bauphase:

In der Bauphase gehen rund 1,12 ha „hoch“ (Fließgewässer inkl. Ufergehölze, Weidenauwald, Waldrand) und 1,39 ha „mäßig“ sensible (linksufrige Zubringer - Muggaubach, Lahngraben - inkl. Ufervegetation, Grünlandbrachen, Wiesen, Baumhecke entlang des Autobahnzubringers) Fledermauslebensräume verloren. Die übrigen Verluste betreffen gering wertvolle Bereiche, wie etwa Intensivgrünland und Ackerflächen.

Mögliche Auswirkungen aufgrund von z.B. Erschütterungen, elektromagnetischen Feldern, Luftschadstoffen, flüssigen Emissionen, Abfällen und Rückständen sollten bei ordnungsgemäßem Verlauf der Bauphase auf die Fledermausfauna grundsätzlich höchstens geringfügige Auswirkungen haben. Durch zahlreiche projektintegrale Maßnahmen für die Bauphase (z.B. tageszeitliche Beschränkungen, Abstockung von Gehölzen unter Berücksichtigung dieser Tiergruppe) sollten etwaige mögliche weitere Beeinträchtigungen per se möglichst hintangehalten werden.

Die Beeinträchtigungen durch die Verlegung der Kainach werden durch zahlreiche Begleitmaßnahmen so gut als möglich vermieden, vermindert bzw. kompensiert (z.B. Kontrolle potenzieller Quartierbäume, ggf. Umsiedelung von Tieren, Anbringen von Fledermauskästen, Alt- und Totbaumschutz; möglichst langer Erhalt von Uferbegleitgehölzen; neue Gehölze als Leitstrukturen an pessimalen Stellen an der Kainach).

Im Bereich der Engstelle B70, GKB und Kainach kommt es zu einem Verlust von rund 0,12 ha für Fledermäuse relevanter Waldrandflächen. Da in diesen Bereichen entsprechend vorgezogene Maßnahmen (Kontrolle potenzieller Quartierbäume, ggf. Umsiedelung von Tieren, Anbringen von Fledermauskästen, Alt- und Totbaumschutz) umgesetzt werden und weil in der unmittelbaren Umgebung Wald weiterhin angrenzt, bleiben die Funktionen (insbesondere Korridor) vor Ort weiterhin vorhanden. So ist davon auszugehen, dass Fledermäuse während deren Wanderungen auf die nächsten nahen Waldränder ausweichen.

In den überwiegend intensiv genutzten Teilbereichen Ackerland mit Gehölzstreifen und Entwässerungsgräben sind für die Fledermäuse vor allem die Gehölzstrukturen und die wenigen extensiv genutzten Grünland-Bereiche von Bedeutung. Eingriffe in diese Bereiche werden umgehend kompensiert.

Das Siedlungsgebiet, in welchem eine Fledermausart nachgewiesen werden konnte, ist für diese Tiergruppe von lediglich untergeordneter Bedeutung und wird vom Bauvorhaben nicht maßgeblich beeinträchtigt.

In Summe resultieren für die Gruppe der Fledermäuse für die Bauphase höchstens „mäßige“ Eingriffsintensitäten. Die grundsätzlich höheren Eingriffserheblichkeiten waren wegen z.B. der lediglich temporären Beeinträchtigungen an der Kainach, der Vorbelastung der Lebensräume an der Engstelle GKB-Kainach-B70, der geringeren Waldrand-Lebensraumqualität für diese Tiergruppe (z.B. wenige Quartierbäume) und der zahlreichen projektintegralen Begleitmaßnahmen auf „mäßig“ herabzustufen.

In Summe resultieren für die Tiergruppe der Fledermäuse für die Bauphase somit „mäßige verbleibende Auswirkungen“!

Betriebsphase

In der Betriebsphase gehen grundsätzlich 0,72 ha als hoch sensible (Ufergehölze, Weidenauwald, Waldrand) und 0,92 ha als mäßig sensibel (z.B. Feldgehölze, Hecken, Brachen) eingestufte Fledermauslebensräume verloren. Darüber hinaus kommt es durch die Betriebsphase grundsätzlich zu einer weiteren Zerschneidung von Leitstrukturen, zum Verlust von Quartierbäumen, zu potenziell erhöhter Kollisionsgefahr und zu neuen Licht- und Lärmemissionen. Unter anderem um die Einflüsse auf lichtsensible, nachtaktive Arten zu vermindern, wird die neu geplante B70 ausschließlich an der KVP Krottendorf und im Bereich des Autobahnzubringers - durch Lampen mit angepasstem UV-

Spektrum - beleuchtet. Abschnittsweise Lärmschutzwände und eine durchgehende Gehölzbepflanzung entlang der gesamten Trasse sollten die Beeinträchtigung des Wirkfaktors Lärm auf diese Gruppe vermindern. Darüber hinaus vermindern diese hohen (> 4m) Strukturen am Straßenrand ein tiefes Überfliegen der Fahrbahn und damit das Kollisionsrisiko.

Noch zu Beginn der Betriebsphase ist - trotz der Tatsachen, dass die Kainach sofort am Beginn der Bauphase verlegt und sofort Gehölzbepflanzungsmaßnahmen durchgeführt werden - noch einige Zeit mit Funktions-/Qualitätseinbußen des Lebensraumes Kainach und Uferbereiche als Lebensraumverbundelement bzw. als Jagdhabitat gegenüber dem Status quo zu rechnen.

Im intensiv genutzten, ebenen Talboden betreffen die relevanten Flächenverluste während der Betriebsphase die Gehölzstreifen an Entwässerungsgräben, Hecken in der freien Landschaft, entlang der Autobahn und kleinflächige Grünlandbrachen. All diese verlustig gehenden Gehölzstrukturen werden bereits z.T. vor Baubeginn bzw. bis spätestens sofort nach Baufertigstellung (wieder) etabliert. Darüber hinaus werden an der Straßentrasse in der offenen Landschaft hohe Strukturen am Straßenrand etabliert (LSW bzw. Gehölze), um das Kollisionsrisiko zu vermindern. Durch das geplante Vorhaben gehen in der Betriebsphase kleinflächig Randflächen (0,12 ha) eines größeren Waldgebietes verloren. Das Siedlungsgebiet ist vom Vorhaben derart weit entfernt, sodass vom Betrieb der Anlage keinerlei maßgebliche Auswirkungen auf diese Fledermauslebensräume zu erwarten sind.

Um die mäßigen Eingriffserheblichkeiten während der Betriebsphase für die Schutzgüter Fledermäuse (Ackerland mit Gehölzstreifen und Entwässerungsgräben, Waldrand) zu vermindern, werden gezielt Ausgleichsmaßnahmen entwickelt. Durch die Anlage von Gehölzflächen und Grünlandbrachen sowie durch die Außernutzungsstellung eines Eichen-Hainbuchenwaldes werden die mäßigen Eingriffserheblichkeiten ausreichend reduziert. Für die Tiergruppe der Fledermäuse verbleiben somit bei der Betriebsphase höchstens „geringe“ Auswirkungen.

4.2.2.2.3 Fischotter

Sämtliche Gewässerlebensräume im Untersuchungsgebiet werden vom Fischotter genutzt. Das wesentlichste Habitat für die Art stellt jedenfalls die Kainach dar.

Bauphase:

Sämtliche Beeinträchtigungen während der Bauphase (Individuenverluste, Flächen- und Funktionsverluste, Barrierewirkung, Störungen per se und Jungenaufzuchtgebiet) sind nach Umsetzung der zahlreichen projektintegralen Maßnahmen als „gering“ zu bezeichnen, weshalb eine „geringe“ Eingriffsintensität und eine „geringe“ Eingriffserheblichkeit verbleiben.

Betriebsphase:

Durch insbesondere die großdimensionierten Gewässerquerungen samt Wander-Bermen für (semi-) terrestrische Säugetiere, die Errichtung von Wildschutzzäunen bzw. Lärmschutzwänden und die sukzessive Rückkehr der Lebensraumfunktionen der wieder- bzw. neuetablierten Gewässer- und Uferlebensräume samt deren reichhaltigen Strukturen und in Kombination mit zahlreichen weiteren projekt- integralen Maßnahmen sind Eingriffsintensität, Eingriffserheblichkeit und verbleibende Auswirkungen der Betriebsphase auf diese Art „gering“.

4.2.2.2.4 Haselmaus

Für die Haselmaus sind die wichtigsten Lebensräume der nördlich der Engstelle Straße - Bahn - Kainach gelegene Wald und insbesondere die Kainach samt deren Ufergehölzstreifen (vor allem als Migrationskorridor).

Bauphase:

Sowohl die nördlich der bestehenden B70 bei Hohenburg gelegene Waldrandfläche und vor allem die Uferbereiche der Kainach werden im Zuge der Bauphase beeinträchtigt. Durch die bestehende Vorbelastung des Bereichs an der Engstelle GKB-B70-Kainach und die Strukturen ist insbesondere der nahe Waldrandbereich jedoch nicht unmittelbar als Überwinterungs- bzw. Fortpflanzungsgebiet für die Art brauchbar. Durch insbesondere Beschränkungen von Rodungen auf ausgewählte Jahreszeiten (September bis Ende Jänner), das vorbeugende Anbringen von 48 Stk. Nistkästen für insbesondere den Winterschlaf und die Etablierung neuer Gehölzstrukturen werden Beeinträchtigungen vermindert bzw. sind auch Verbesserungen zu erwarten.

Darüber hinaus werden die täglichen Bauzeiten eingeschränkt und Strukturelemente (Astschnitthaufen) am Baustellenrand als temporäre Rückzugsräume angelegt. In Summe verbleiben für die Kainach inkl. deren Ufergehölzstreifen „mäßige“ und für den Hangwald bei Hohenburg „geringe“ Eingriffsintensitäten für die Bauphase. Da der Bereich entlang der Kainach jedoch per se keinen Ganzjahreslebensraum, sondern vor allem einen Wanderkorridor für die Haselmaus darstellt, werden mäßige verbleibende Auswirkungen auf diese Art während der Bauphase abgeleitet.

Betriebsphase:

Um Individuenverluste der Haselmaus durch Kollisionen zu minimieren, werden Schutzmaßnahmen für Kleintiere (Errichtung einer ca. 50 cm hohen, für Kleintiere undurchlässigen Leit- bzw. Schutzwand von km 5,600 bis 5,850 (Bereich Kainachverlegung) und km 25,225 bis km 25,365 (Seitenarm) links sowie zwischen km 4,400 und 4,725) durchgeführt und lineare Gehölzstrukturen mit Leitfunktion zu Querungsmöglichkeiten (z.B. Durchlässe bei Gewässern) etabliert. Darüber hinaus sollten Wanderbermen und Strukturanreicherungen bei den Fließgewässerunterführungen die Migration der Haselmaus erleichtern. Durch die natürliche Sukzession der Gewässerufer sollte sich die Qualität dieser wichtigen Lebensraumverbundelemente für die Haselmaus zusehends verbessern.

In Summe resultieren „geringe verbleibende Auswirkungen“ für die Haselmaus in der Betriebsphase.

4.2.2.2.5 Amphibien

Im Untersuchungsgebiet wurden in Summe 7 Amphibienarten nachgewiesen (Grasfrosch, Springfrosch, Wasserfrosch (Pelophylax sp.), Laubfrosch, Erdkröte, Teichmolch und Alpenkammmolch). Darüber hinaus sind noch die Arten Gelbbauchunke und Feuersalamander potenziell im Gebiet vorkommend. Die wertvollsten Lebensräume im gesamten Untersuchungsraum für die Lurche stellen die mit Laichgewässern ausgestatte Bereiche „Wald rechtsufrig der Kainach inkl. Weiher“ und Biotopfläche Berg- und Naturwacht (Rollau)“ dar, die auch als „hoch sensibel“ einzustufen waren. Insbesondere wegen der wichtigen Funktion als Migrationsachse in West-Ost-Richtung stellt die Kainach samt ihrem Ufergehölzstreifen einen „hoch“ sensiblen Lebensraum dar. Neben diesen besonders wertvollen Bereichen im Talraum stellen sämtliche lineare Gehölzstrukturen an bzw. auch ohne zugehörige Wassergräben zumindest „mäßig“ wertvolle Bereiche dar.

Bauphase:

Während der Bauphase kommt es zu einem Verlust von 1,31 ha hoch (Kainach inkl. Ufervegetation) und 0,09 ha mäßig (linksufrige Zubringer - Muggaubach, Lahngraben - inkl. Ufervegetation) sensibler Amphibienlebensräume. Die wichtigsten Laichgewässer im Untersuchungsgebiet per se werden nicht beeinträchtigt. Durch zahlreiche projektintegrale Maßnahmen (z.B. Rodungszeitbeschränkung, Amphibienschutzzaun, Absammeln von Tieren) werden mögliche Individuenverluste bestmöglich vermieden. Auch werden die beeinträchtigten Strukturen (z.B. Gewässerlebensräume per se, Uferbereich, temporäre Anlage von Versteckmöglichkeiten, Neuanlage von Strukturen) so früh als möglich wiederhergestellt, um die Migrationsachsen bestmöglich zu erhalten.

Eine vollständige Wiederherstellung der Funktionen (insbes. Wanderkorridor) ist aber erst in der Betriebsphase zu erwarten, da die Wiederetablierung funktionsfähiger Ufergehölzsäume Zeit in Anspruch nimmt. Durch den Baustellenbetrieb hervorgerufene Wirkungen (Lärm, Licht, Staub, Erschütterungen, Licht) sollten keine mehr als geringfügig negativen Auswirkungen auf die lokalen Bestände hervorrufen. Separate Ausgleichsmaßnahmen wurden wegen der höchstens „mäßigen" Eingriffsintensitäten keine formuliert, weshalb in Summe „keine, geringe und mäßige" Auswirkungen der Bauphase auf die Gruppe der Amphibien verbleiben.

Betriebsphase:

Durch die Betriebsphase kommt es weiterhin - resultierend aus der Bauphase - zu dauerhaften Verlusten von 0,82 ha hoch (Ufervegetation entlang der Kainach) und 0,05 ha mäßig (Begleitvegetation entlang der linksufrigen Zubringer) sensiblen Amphibienlebensräumen.

Durch zahlreiche projektintegrale Maßnahmen (z.B. Schutzzäune, Lärmschutzwand, Leitstrukturen zu Durchlässen) werden mögliche Individuenverluste bestmöglich vermieden bzw. sollten die bereits während der Bauphase etablierten Maßnahmen sukzessive deren Funktionalität (wieder) erlangen.

Insbesondere sollten Wanderkorridore in West-Ost- als auch in Nord-Süd-Richtung nunmehr wirksam sein und durch entsprechende Managamentmaßnahmen dauerhaft als solche erhalten bleiben. Etwaige stoffliche Belastungen durch z.B. Streusalz sind ggst. nur von sehr untergeordneter Bedeutung, da sich z.B. insbesondere in unmittelbarer Nähe der neu geplanten Straße keine maßgeblichen Laichgewässer bzw. Amphibienbestände befinden.

Es verbleiben somit „geringe bis mäßige" Eingriffsintensitäten für die Amphibien in der Betriebsphase. Aufgrund der höchstens „geringen" Eingriffserheblichkeiten für die Amphibien wurden keine separaten Ausgleichsmaßnahmen für diese Tiergruppe formuliert. Gleichzeitig stellen einige Verbesserungsmaßnahmen für andere Schutzgüter auch positive Änderungen für die Lurche dar, weshalb langfristig z.T. sogar Verbesserungen gegenüber dem Status quo durch die Optimierung von Landhabitaten entstehen. In Summe verbleiben höchstens „geringe" Auswirkungen der Betriebsphase auf die Gruppe der Amphibien.

4.2.2.2.6 Reptilien

Im Untersuchungsgebiet konnten mit den Arten Blindschleiche, Würfel-, Ringel-, Äskulap- und Schlingnatter in Summe fünf Reptilienarten bestätigt werden. Ein Vorkommen von Eidechsen per se wurde nicht nachgewiesen.

Die für Reptilien wertvollsten Lebensräume vor Ort sind insbesondere die Fließgewässer samt deren Ufergehölzstreifen, wobei davon die Kainach samt dem Ufer einen „sehr hoch“ sensiblen Kriechtierlebensraum darstellt.

Bauphase:

Durch das ggst. Vorhaben gehen in der Bauphase rund 1,3 ha sehr hoch sensible (Kainach und Ufervegetation) und ein Hektar mäßig sensible Kriechtierlebensräume verloren (linksufrige Zubringer - Muggaubach, Lahngraben - inkl. Ufervegetation, Vegetationsstreifen entlang Autobahnzubringer, Hangwald bei Hohenburg, Pappelforst).

Wenngleich die Tiere durch indirekte Auswirkungen (v.a. Erschütterungen, Lärm) durch die Bauarbeiten wohl meist lokal vergrämt werden, sind unabsichtliche Individuenverluste durch diese Tätigkeiten per se nicht auszuschließen. Durch zahlreiche projektintegrale Maßnahmen (z.B. Absammeln von Tieren aus dem Baufeld) sollten die potenziellen Verluste jedoch auf ein Minimum reduziert werden. Auch werden Maßnahmen zur temporären Stützung dieser Tiergruppe gesetzt (z.B. Anlage von Versteckplätzen, Aufforstungen). Die für Reptilien maßgeblichsten Eingriffe stellen die Vorhaben an den Fließgewässern samt deren Uferbereichen dar. Insbesondere der wertvolle Lebensraum Kainach ist dabei betroffen. All diese Lebensräume werden jedoch umgehend (so gut als möglich) wiederhergestellt, wobei vor deren vollständige Funktionen erst nach entsprechender Wiederetablierung der Gehölzstreifen (erst nach wenigen Jahren in der Betriebsphase wirksam) wieder vorhanden sein werden. Bei ordnungsgemäßem Ablauf der Bauphase sind nachhaltig negative Auswirkungen durch z.B. flüssige Emissionen nicht zu erwarten.

In Summe verbleiben „geringe bis mäßige Auswirkungen“ der Bauphase auf die Gruppe der Reptilien.

Betriebsphase:

Durch die natürliche Sukzession werden die vorübergehenden Funktionsverluste an den Fließgewässern samt deren Ufergehölzstreifen allmählich wieder verschwinden und die Lebensräume werden deren Qualität gemäß dem aktuellen Status quo wiedererlangen. Um Verluste migrierender Tiere an neuralgischen Stellen zu minimieren, wurden an bestimmten Abschnitten Kleintierschutzmaßnahmen ergriffen, die es auch den Kriechtieren deutlich erschweren, auf die geplanten Trassenabschnitte zu gelangen. Ebenso hindert die abschnittsweise Lärmschutzwand die Reptilien auf die B70 Neu zu kommen. Neben den reptilientauglichen Querungen der Fließgewässer tragen die großdimensionierten Durchlässe für den Hochwasserschutz ebenso zum Austausch von Individuen unter den lokalen Beständen bei.

Etwaige (in-)direkte Auswirkungen durch den Betrieb, wie etwa die Einschwemmung von Streusalz, Reifenabrieb, Lärm, Erschütterungen oder auch Licht sind ggst. von untergeordneter Bedeutung. Dies vor allem deshalb, da wertvolle Reptilienlebensräume nur partiell an die neu geplante B70 grenzen und in diesen Bereichen per se eine Trennung der Straße von den Kriechtier-Biotopen vorhanden ist (z.B. Kleintierschutzzaun, Lärmschutzwand, großdimensionierte Gewässerdurchlässe mit Leitstrukturen). In Summe resultieren demnach überwiegend „keine oder geringe“ Eingriffsintensitäten bzw. Eingriffserheblichkeiten. Der Verlust eines kleinflächigen Hangwaldes bei Hohenburg, an dem die Blindschleiche nachgewiesen wurde, ist jedoch von „mäßiger“ Eingriffserheblichkeit und wird demnach durch die Ausgleichsmaßnahme einer Außernutzungstellung von entsprechend für Reptilien gleichwertigem Wald in zumindest selbigem

Ausmaß kompensiert.

In Summe verbleiben somit höchstens „geringe Auswirkungen“ der Betriebsphase auf die Gruppe der Reptilien.

4.2.2.2.7 Libellen

Im Rahmen der Untersuchungen wurden in Summe Vorkommen von 12 Libellenarten bestätigt. Aus naturschutzfachlicher Sicht von Bedeutung sind vor allem die Nachweise von Ophiogomphus cecilia, Onychogomphus forcipatus und von Coenagrium ornatum.

Für die Libellenfauna wertvollsten Lebensräumen sind vor allem die Kainach selbst und deren linksufrige Zubringer zu nennen, die hohe Sensibilität aufweisen.

Bauphase:

Durch die Bauphase ist mit einem Verlust einzelner Libellenindividuen - in vor allem dem aquatischen Larvenstadium - zu rechnen. Dies betrifft insbesondere die hoch sensiblen Lebensräume des Gewässers der Kainach selbst und die linksufrigen Zubringer zur Kainach (linksufrige Zubringer inkl. Ufervegetation, Kainach inkl. Seitenarm/Pendelnder Hügellandfluss). Um die Beeinträchtigungen auf ein Minimum zu reduzieren, wurden zahlreiche Maßnahmen in das Projekt integriert. Auch die Tatsache, dass die Gewässerverlegungen durch unmittelbare (naturnahe) Neugestaltung der neuen Fließgewässerabschnitte nur von relativ kurzer Dauer sind, wirkt sich mindernd auf die Auswirkungen auf. Auch wird bestehendes Sohlsubstrat aus den Ursprungsabschnitten in die neuen Gewässerbereiche verbracht, um darin vorkommende Individuen nach Möglichkeit zu erhalten. Die beeinträchtigte Ufervegetation, insbesondere der Kainach, wird deren Funktion erst während der Betriebsphase wiedererlangen. In Summe verbleiben somit höchstens mäßige Eingriffsintensitäten.

Die für die Lebensräume „Pendelnder Hügellandfluss/Kainach“ und „Linksufrige Zubringer inkl. krautiger Ufersaum“ grundsätzlich abzuleitende, hohe Eingriffserheblichkeit ist aufgrund der vergleichsweise kleinräumigen Eingriffe im Vergleich zu den in der (un-)mittelbaren Umgebung vorkommenden, gleichwertigen Lebensräume jedoch auf „mäßig“ herabzustufen, womit auch mäßige verbleibende Auswirkungen der Bauphase für die Libellen verbleiben.

Betriebsphase:

Grundsätzlich sind Individuenverluste durch den Betrieb der Anlage möglich. Aufgrund der Tatsachen, dass Strukturen, wie etwa eine abschnittsweise Lärmschutzwand oder auch Gehölze neben der Trasse etabliert werden und weil die Hauptlebensräume für die Libellen doch die Gewässer und deren unmittelbare Umgebung per se sind, die etwas abgeschirmt von der Straße liegen, sind Kollisionsverluste grundsätzlich von untergeordneter Bedeutung.

Die zur Reproduktion der Arten essentiellen Wasserflächen selbst werden lediglich in der Bauphase durch die Verlegung temporär beeinträchtigt. Mit Gräsern und Kräutern bewachsene Uferbereiche werden zur Wiederherstellung nur kurze Zeit benötigen (z.B. hohe Relevanz für die Vogel-Azurjungfer). Gehölz-Lebensräume an Gewässern werden binnen der ersten Jahre der Betriebsphase ihre ursprünglichen Funktionen wiedererlangen. Insbesondere wurde das Graben-Management durch die Ansprüche der Vogel-Azurjungfer adaptiert.

Der Eintrag stofflicher Belastungen (z.B. Reifenabrieb, Streusalz) ist grundsätzlich untergeordneter Bedeutung für die Libellenfauna (Eintrag an der Kainach in Form von vorgereinigten Straßenabwässern aufgrund der vergleichsweise geringen Menge im Vergleich zum Abfluss von geringer Bedeutung; Einträge an Lahngraben (Wellrohrdurchlass) und Muggaubach (Brücke) grundsätzlich überhaupt nur punktuell möglich und von geringer Bedeutung).

In Summe resultieren demnach höchstens geringe verbleibende Auswirkungen für das Schutzgut Libellen in der Betriebsphase.

4.2.2.2.8 Heuschrecken

Im Untersuchungsgebiet konnten insgesamt 15 Heuschreckenarten nachgewiesen werden. Keine der bestätigten Arten ist lt. der neuen Roten Liste der Heuschrecken der Steiermark gefährdet. Laut Roter Liste Österreich wird die Sumpfgrille als gefährdet geführt.

An für Heuschrecken relevanten Lebensräumen sind insbesondere das Magergrünland entlang der Bahntrasse (hohe Sensibilität) und die mäßig sensibel eingestuften Lebensräume „Mädesüßflur mit Wiesengraben“, „Frische Grünlandbrache“ und „Rohrglanzgrasflur“ zu nennen.

Bauphase:

In Summe gehen an hoch sensiblen Heuschreckenlebensräumen während der Bauphase 0,03 ha (Magergrünland bei Bahntrassenböschung) und 0,06 ha mäßig sensibler Lebensräume (Frische Grünland- brache, Rohrglanzgrasflur entlang der Kainach) verloren.

Durch die (z.T. auch nur temporären) Eingriffe in die Heuschreckenlebensräume während des Baues ist mit Verlusten einzelner Tiere in unterschiedlichen Stadien zu rechnen, die aufgrund deren Kleinräumigkeit aber jedenfalls von untergeordneter Bedeutung sind und die lokalen Bestände keinesfalls nachhaltig negativ beeinträchtigen. In Summe resultieren höchstens „mäßige“ verbleibende Auswirkungen während der Bauphase.

Betriebsphase:

In Summe gehen an hoch sensiblen Heuschreckenlebensräumen während der Betriebsphase 0,01 ha (Magergrünland bei Bahntrassenböschung) und 0,05 ha mäßig sensibler Lebensräume (Frische Grünlandbrache, Rohrglanzgrasflur entlang der Kainach) verloren. Individuenverluste sind durch den Betrieb durch insbesondere Kollisionen möglich, jedoch werden Strukturen entlang der neu geplanten Straßentrasse, wie etwa die abschnittsweise Lärmschutzwand bzw. Bepflanzungsmaßnahmen, diese Auswirkungen grundsätzlich vermindern.

Der Eintrag stofflicher Belastungen (z.B. Reifenabrieb, Streusalz) ist grundsätzlich von untergeordneter Bedeutung für die Heuschreckenfauna (Einträge an Lahngraben (Wellrohrdurchlass) und Muggaubach (Brücke) grundsätzlich überhaupt nur punktuell möglich und von geringer Bedeutung).

Insbesondere durch die projektintegralen Maßnahmen Böschungsgestaltung entlang der B70 Neu und das Grabenmanagement sollten teilweise Verbesserungen gegenüber dem IST-Zustand resultieren.
In Summe verbleiben höchstens „geringe“ Eingriffsintensitäten und Eingriffswirkungen. Wegen der Tatsache, dass einige Maßnahmen für weitere Schutzgüter Verbesserungen für die

Heuschreckenfauna darstellen, resultieren in Summe höchstens geringe verbleibende Auswirkungen bzw. z.T. sogar Verbesserungen gegenüber dem IST-Zustand!

4.2.2.2.9 Zusammenfassung und Bewertung

Zusammenfassend wird vom ASV festgestellt, dass für das Schutzgut „Tiere und deren Lebensräume“ durch das ggst. Vorhaben bei Umsetzung sämtlicher projektintegraler und Ausgleichsmaßnahmen und unter Berücksichtigung der Auflagenvorschläge maximal „(vernachlässigbare bis) geringe nachteilige Auswirkungen“ entstehen,

- da das Vorhaben in einem überwiegend vom Menschen intensiv genutzten Teilbereich unserer Kulturlandschaft mit bereits maßgeblichen Vorbelastungen angedacht ist und
- weil demnach im Untersuchungsraum per se vergleichsweise lediglich wenige naturschutzfachlich wertvollere Lebensräume mit wertbestimmenden (geschützten oder gefährdeten) Arten vorkommen und
- da sämtliche relevanten Beeinträchtigungen für Tiere und deren Lebensräume durch entsprechende projektintegrale bzw. Ausgleichsmaßnahmen oder via Auflagenvorschlägen ausreichend vermindert oder kompensiert werden und
- weil zahlreiche Beeinträchtigungen (insbes. Bauphase) lediglich temporär sind und danach durch Beendigung dieser bzw. ua. auch durch die natürliche Sukzession wieder vergehen werden und
- da prophylaktische Maßnahmen/Auflagenvorschläge zum Schutz von Arten und Lebensräumen für die Zeiträume vor und während der Bauphase vorgebracht wurden und
- da durch entsprechende Pflege ausgewählter Lebensräume der dauerhafte Erhalt relevanter, wertbestimmender Arten nachhaltig gesichert sein sollte und
- weil in Summe keine mehr als geringfügigen Auswirkungen auf Fauna und Flora resultieren und
- da daher sämtliche lokal vorkommenden Tier- oder Pflanzenbestände weiterhin vor Ort existieren werden

und somit eine nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes in seinem Wirkungsgefüge gegenständlich nicht abzuleiten ist.

Aus fachlicher Sicht ergeben sich somit nach der durchgeführten Auseinandersetzung mit dem eingereichten Vorhaben unter Berücksichtigung der in der UVE samt Nachreichung dargestellten Maßnahmen und der vorgebrachten Auflagenvorschläge keine Gründe, die der Genehmigung des beantragten Vorhabens widersprechen würden.

4.2.2.3 Wildökologie

Beurteilung des IST-Zustandes

Wildartenspektrum

Im erweiterten Untersuchungsgebiet kommen laut Fachbericht als jagdrechtlich nach § 2 Steiermärkisches Jagdgesetz folgende relevante Arten vor:

Rotwild (potentielles Wechselwild), Schwarzwild (Wechselwild), Rehwild (Standwild), Gamswild (potentielles Wechselwild), Feldhase (verbreitet), Rotfuchs (verbreitet), Stein- und Baummarder

(verbreitet), Dachs (verbreitet), Marderhund (potentiell, keine aktuellen Hinweise), Waschbär (potentiell, keine aktuellen Hinweise), Mauswiesel (verbreitet), Hermelin (verbreitet), Iltis (verbreitet), Steppeniltis (potentiell, keine aktuellen Hinweise), Biber (potentiell, keine aktuellen Hinweise), Nutria (verbreitet), Bisam (verbreitet), Rebhuhn (potentiell), Stockente (verbreitet) und Fasan (verbreitet). Des Weiteren kann ein potentielles Durchziehen von Wolf, Luchs, Bär, Wildkatze grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden. Ein aktueller Nachweis aus dem Projektgebiet liegt jedoch für keine der genannten Arten vor.

Weitere Wildarten nach dem § 2 Steiermärkisches Jagdgesetz, insbesondere Greifvögel, Schnepfen, Eulen und Wildtauben, werden vom Fachgebiet Naturschutz abgehandelt.

Rehwild (Cervus capreolus):

Das Untersuchungsgebiet stellt aus wildökologischer Sicht für das Rehwild einen mehr oder weniger geeigneten Lebensraum dar. Das Rehwild ist im Untersuchungsgebiet Standwild und als häufigste Schalenwildart flächendeckend verbreitet.

Schwarzwild (Sus scrofa):

Die Wildart spielt im Untersuchungsgebiet jagdlich noch keine Rolle (kein Abschuss in den letzten 10 Jahren). Das Schwarzwild ist als regelmäßiges Wechselwild eingestuft und ist in Ausbreitung begriffen (2 Stück Fallwild bei Stögersdorf, Jagdjahr 2004 und 1 Stück Fallwild im Jagdjahr 2016/17). Als Kulturfolger ist das Schwarzwild sehr anpassungsfähig und in der Lage in kurzer Zeit weite Strecken zur Nahrungsaufnahme zurückzulegen. Die Art gilt als wenig sensibel.

Weitere Schalenwildarten mit großen Aktionsräumen, wie Rotwild oder Gamswild könnten zwar theoretisch als Wechselwild auftreten, diese Wildarten scheinen in den Jagdstatistiken nicht auf. Beide Schalenwildarten spielen bei der Beurteilung der Projektauswirkungen keine Rolle.

Biber (Castor fiber):

Der Biberbestand in Österreich beträgt aktuell ca. 5.000 Tiere. Aktuell besiedelt der Biber die Täler der Lafnitz, Feistritz, Raab, Sulm, Laßnitz, Kainach (ein Einzel- bzw. ein Paarrevier befindet sich im Mündungsbereich der Kainach) und Mur sowie das Leibnitzer und das Grazer Feld. Der Biber befindet sich derzeit in Ausbreitung und es ist davon auszugehen, dass derzeitige Verbreitungslücken im Laufe der nächsten Jahre geschlossen werden. Auch wenn es aus dem Untersuchungsgebiet aktuell noch keine Nachweise gibt, ist auf Grund dieser Tatsache, dass im Unterlauf der Kainach bereits Biber nachgewiesen wurden, mit einer Besiedlung der Kainach im Untersuchungsgebiet zu rechnen.

Niederwild - Rebhuhn (Perdix perdix), Fasan (Phasianus colchicus) und Stockente (Anas platyrhynchos):

Rebhuhn: Aktuelle Untersuchungen gehen von einer Brutpaarzahl von 25-47 Paaren für die gesamte Steiermark aus. Dieser extreme Rückgang auf Grund von Lebensraumverlust (Deckungsverlust, insbesondere im Winterhalbjahr) und Nahrungsmangel (insbesondere Insekten für die Kückenaufzucht), sowie der Intensivierung der Landwirtschaft ist auch im Untersuchungsgebiet der B70 zu beobachten. Der Bestand ist im Bereich des Kainachtales seit etwa 30 Jahren stark rückläufig und mittlerweile im Untersuchungsgebiet trotz Maßnahmen zur Bestandesstabilisierung erloschen (mündl. Mitteilung Obmann GJ Mooskirchen Mai 2021). Aus der Niederwildstatistik findet sich der

letzte Hinweis auf eine Verbreitung von Rebhühnern im Jagdjahr 2011/2012 in der GJ Mooskirchen, wo eine Jagdstrecke von 6 Rebhühnern gemeldet ist.

Zu beachten ist aber, dass Rebhühner einige Kilometer weit streichen können. Die maximale Abwanderungsdistanz wird in der Literatur mit 10 km angegeben (Mautner 2002). Damit liegt das Untersuchungsgebiet aber innerhalb eines 10 km Radius von guten Habitaten mit Rebhuhnnachweisen und eine natürliche Wiederbesiedlung wäre bei entsprechenden Lebensraumvoraussetzungen derzeit noch möglich.

Fasan: Auch diese Wildart leidet unter Lebensraumverlusten und der intensiven Landwirtschaft. Im Untersuchungsgebiet kommt die Art noch regelmäßig vor, spielt jagdlich gesehen aber eine untergeordnete Rolle. Laut schriftlicher Aussage des Jagdverwalters nützen Fasan (und andere Niederwildarten) insbesondere den Uferbewuchs der Kainach und die kleinen verbliebenen Waldstücke, insbesondere im Winterhalbjahr nach der Ernte der Felder als Rückzugsmöglichkeiten.
Stockente: Die Stockente besiedelt vorhandene Gewässer im Untersuchungsgebiet (Kainach, kleinere Teiche und Gräben) flächendeckend. Die Stockente gilt als Kulturfolger und ist nicht gefährdet.

Haarraubwild:

Fuchs (Vulpes vulpes), Dachs (Meles meles), Steinmarder (Martes foina), Baummarder (Martes martes), Iltis (Mustela putorius), Steppeniltis (Mustela eversmanni), Großes Wiesel/Hermelin (Mustela erminea), Mauswiesel (Mustela eversmanni), Waschbär (Procyn lotor), Marderhund (Nyctereutes procyonoides): Im Untersuchungsgebiet sind bei den Haarraubwildarten, bis auf den Steppeniltis und die invasiven Arten Waschbär und Marderhund, alle genannten Arten weit verbreitet und kommen praktisch flächendeckend vor, während die beiden Wieselarten und der Dachs vorzugsweise im Bereich von Gehölzstreifen (z.B. entlang der Kainach) zu finden sind. Die meisten Haarraubwildarten gelten als nicht gefährdet. Laut mündlicher Aussage des Obmanns der GJ Mooskirchen, hat der Bestand an Prädatoren, insbesondere den beiden Marderarten in den letzten Jahren deutlich zugenommen, was die Situation für das Niederwild zusätzlich verschärft.

Leitart(en):

Gemäß dem aktuellen UVE-Leitfaden des Umweltbundesamtes für den Fachbereich Wildökologie und Jagdwirtschaft sind Wildarten als Indikatorwildarten (Leitarten) festzulegen, die im Hinblick auf die vorhandenen Habitattypen repräsentativ sind und gegenüber den voraussichtlichen Vorhabenswirkungen besonders sensibel reagieren. Geeignet dafür sind vor allem Wildarten mit dem weitgreifendsten Raumnutzungsverhalten und den höchsten Lebensraumansprüchen hinsichtlich Habitatgröße und -qualität, die jagdwirtschaftlich bedeutendsten Hauptwildarten, vor allem jedoch geschützte, sensible und gefährdete Wildarten. Aus diesem Grund konzentrieren sich im Folgenden die Bewertung der Sensibilität des Ist-Zustandes bis hin zur Resterheblichkeit vorwiegend an den zwei ausgewählten Leitarten Fischotter und Feldhase, weil diese im Untersuchungsraum wildökologisch am bedeutendsten beurteilt werden und die vorkommenden Habitattypen (Kainach mit Begleitbestockung und intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen) am besten repräsentieren. Vom Gefährdungsstatus wäre das Rebhuhn als Leitart noch geeigneter gewesen, da die Population aber im Untersuchungsgebiet derzeit als erloschen gewertet werden muss, wurde der Feldhase als Leitart ausgewählt, da beide Arten ähnliche Lebensraumansprüche haben und die Problematik des Lebensraumverlustes durch das Projekt auf beide Arten in ähnlicher Weise zutrifft.

Feldhase (Lepus europaeus):

Der Feldhase wird in der Roten Liste Österreich als „near threatended“ (NT), als „Gefährdung droht“ eingestuft und hat in der Steiermark während der letzten Jahrzehnte viel an Lebensraum verloren. Als Gründe werden in erster Linie die Intensivierung der Landwirtschaft (Nahrungs- und Deckungsverlust) und Lebensraumverluste durch den Ausbau von Siedlungen, Industrie und Verkehrsinfrastruktur genannt. Noch vor rund 100 Jahren wurden in der Steiermark jährlich noch über 40.000 Hasen erlegt. Heute ist die Hasenstrecke auf etwa 2.000 Stück zurückgegangen. Insbesondere das Grazer Feld war früher für seinen Reichtum an Hasen bekannt. Im Untersuchungsgebiet kommt der Feldhase zwar noch immer regelmäßig vor, aber auch hier wirken sich insbesondere die Lebensraumverluste stark nachteilig auf die Hasenpopulation aus. Es mangelt an kleinflächigen Strukturen und Deckungsmöglichkeiten. Nach der Ernte und im Winterhalbjahr herrscht Nahrungsmangel, weil es an natürlichen Strukturen und Brachflächen mangelt.

Die Abgänge (Fallwild) sind in vielen Jahren jedoch so hoch, dass eine geregelte Jagdausübung nur in Einzelfällen vorkommt. Die IST-Sensibilität des Feldhasen wird als mittel eingestuft.

Fischotter (Lutra lutra):

Der Fischotter ist nach dem Steiermärkisches Naturschutzgesetz 1976 i.d.g.F. in Verbindung mit der Artenschutzverordnung des Landes Steiermark ganzjährig geschützt. Im Gegensatz zu vielen anderen Wildarten ist der Bestand des Fischotters in der Steiermark vergleichsweise gut untersucht.

Darüber hinaus wurden zur Erhebung des Fischottervorkommens im Projektgebiet Felderhebungen 2009 und 2015 im Zuge des B70 Projektes durchgeführt. Dazu wurde im Untersuchungsgebiet an beiden Ufern der Kainach und entlang der oberirdisch fließenden Zubringerbäche und -gräben bis zu einer Entfernung von maximal 800 m von der geplanten Trasse (rechtsufrig: Ligistbach, Dittenbergbach, Lassnitzbach und Knopperbach; linksufrig: Lahnbach, Rollaugraben, Muggaubach), mit Schwerpunkt auf Brücken, systematisch nach Fischotterhinweisen gesucht. Insgesamt wurden 27 Brücken kontrolliert und an 21 Brücken konnten Fischotternachweise erbracht werden, was auf eine flächendeckende Besiedlung und auch eine hohe Otteraktivität belegt.

Die aktuellsten Zahlen von HOLZINGER et. al. 2018 im Einzugsgebiet Kainach kommen bei 39 untersuchten Brücken auf einen Schnitt von sogar 26,7 Losungsnachweise/Brücke. Auch an den Zubringern (Teigitsch, Scharasbach, Sallabach, Doblbach usw.) waren hohe Losungsdichten zu verzeichnen. Diese Steigerung dokumentiert die rasche Ausbreitung und Vermehrung des Fischotters in den letzten Jahren in der Steiermark. HOLZINGER et. al. geben den geschätzten Otterbestand in der Steiermark mit 800 bis 1.500 Tieren an.

Durch den im letzten Jahrzehnt gestiegenen Populationsdruck stuft der Fachbericht die Kainach als dominierendes Jagdhabitat und auch die kleinen, links- und rechtsufrigen Zubringerbäche als Teil des tatsächlich (zumindest zeitweise) genutzten Fischotterlebensraumes, sowie auch die linksufrigen, naturferneren Gräben als lokale Wanderrouten für den Otter ein. Die Kainach ist aufgrund ihrer teilweise heterogenen Tiefenvarianz und ihres guten Fischvorkommens ein gutes Jagdhabitat für den Fischotter. Die Zubringerbäche und -gräben stellen nur sekundäre Nahrungshabitate dar, sie werden aber als Ausbreitungsachsen zu kleineren Fischteichen im Projektgebiet genutzt.

Neben ausreichenden Nahrungsquellen ist die Verfügbarkeit von Tagesversteckplätzen ausschlaggebend für das Vorkommen des Fischotters. Im Untersuchungsgebiet wird die Kainach

beidufrig durch zumeist schmale Uferbegleitgehölze gesäumt. Die Ufer sind rau gesichert, wobei nur einige Versteck-möglichkeiten bestehen. Weitere Versteckmöglichkeiten befinden sich entlang der rechtsufrigen Zu-bringer (Ligistbach, Lachnitzbach sowie Dittenbergbach). Die Bereiche linksufrig der Kainach weisen hingegen deutlich weniger Strukturreichtum auf und bieten nur ein sehr geringes Angebot an Tagesverstecken. Ungestörte Plätze für die Jungenaufzucht finden sich auf Grund der geringen Strukturen und der zahlreichen Störungen (Menschen, Hunde) nicht. Möglicherweise dienen Ligistbach oder Lachnitzbach als Verbindungsachse zu ruhigeren, potentiellen Jungenaufzuchtgebieten in den südlich angrenzenden Hangwäldern, die sich als Aufzuchtgebiete eignen könnten.

Die IST-Sensibilität des Fischotters wird auf Grund seiner Mobilität und seiner hohen Anpassungsfähigkeit als gering eingestuft. Die bemerkenswerte Ausbreitung des Fischotters in der Steiermark kann als ein Beleg dafür werden, dass der Fischotter in der Lage ist, auch von Menschen stark überprägte Lebensräume, wie das Projektgebiet zu besiedeln und zu nutzen, solange eine ausreichende Nahrungsgrundlage vorhanden ist und die übrigen Requisiten (z.B. Versteckmöglichkeiten) in erreichbarer Entfernung liegen, was im Untersuchungsgebiet der Fall ist.

Wildwechsel und Korridore

Großräumig: Auch wenn z.B. Großraubwildarten theoretisch durch das Projektgebiet wandern könnten, liegt das Projektgebiet außerhalb der bekannten großräumigen Wanderrouten von Wildtieren, wie z.B. die Koralpe.

Regional betrachtet sind Wanderbewegungen entlang der Kainach sehr wahrscheinlich. Ausgewiesene Lebensraumkorridore liegen zwar außerhalb des Projektgebietes, eine wichtige Querungsmöglichkeit des Kainachtals in nord-südlicher Richtung bietet jedoch die Engstelle westlich von St. Johann, wo die GKB Trasse über eine Brücke die Kainach quert.

In Hinblick auf die Vernetzung im Untersuchungsgebiet vorhandene Lebensraumstrukturen - mit außerhalb des Projektraumes befindlichen Lebensräumen - stellen insbesondere die B70, der Autobahnzubringer und die GKB Barrieren für Wildtiere dar. Aufgrund der geringeren Frequenzen weist die GKB eine höhere Durchlässigkeit für Wildtiere als die B70 auf. Der Autobahnzubringer im Osten stellt ein unüberwindbares Hindernis dar und kann nur im Bereich der Brücken (diverse Straßenbrücken, Rollaugraben, GKB) gequert werden.

Es findet ein jahres- und tageszeitlicher Austausch zwischen den Waldgebieten und den Ackerflächen im Talraum der Kainach statt. Dort wo die Barrieren, insbesondere die B70 gequert werden muss, finden vermehrt Wildunfälle statt. Insbesondere Rehwild wechselt konzentriert im Bereich Stögersdorf über die Kainach Richtung Norden (Pichling, Söding) sowie zwischen Dietenberg und dem Bereich der Steinwand bei St. Johann ob Hohenburg (Engstelle Kainach-GKB-B70). Eine erhöhte Wechselaktivität besteht überall dort, wo sich die nördlich gelegenen, geschlossenen Waldgebiete an die B70 annähern. Die hohen Fallwildzahlen in den betroffenen Revieren zeigen die Problematik deutlich auf. Die Fallwildzahlen übersteigen teilweise den festgesetzten Abschuss bzw. betrugen bis zu 75% des festgesetzten Abschusses (Gemeindejagd St. Johann-Köppling Jagdjahr 2014/2015).

Zusammenfassende Bewertung des IST-Zustandes

Zusammenfassend ist der IST-Zustand vom Projektgebiet als mäßig zu beurteilen. Das Wildartenspektrum ist durchschnittlich, es kommen aber sowohl geschützte Arten wie der Fischotter, als auch Arten deren Bestände gefährdet sind - wie der Feldhase - vor.

Die Habitatausstattung wird als gering eingestuft. Es liegt ein ungünstiges Verhältnis aus intensiv genutzter Landwirtschaft mit Deckungsmöglichkeiten vor. Strukturen, die ganzjährig Deckung und Äsung bieten, sind im Untersuchungsgebiet ein deutlicher Mangel.

Wildwechselmöglichkeiten werden ebenfalls als gering eingestuft. Bedeutende Fernwechsel kommen nicht vor, lokale Wechselmöglichkeiten sind aber durch den Autobahnzubringer, die Bahntrasse und die B70 erheblich eingeschränkt, bzw. nur mit Risiken (Wildunfälle) nutzbar.

Die Wildschadenanfälligkeit ist mäßig. Während sie im Talraum als eher gering eingestuft wird, kommt es im Winterhalbjahr zu Wildkonzentrationen in den umliegenden Talwäldern.

Störungen werden ebenfalls als mäßig eingestuft. Auch wenn das Untersuchungsgebiet nicht übermäßig von Menschen frequentiert wird, führt die Deckungslosigkeit im Winterhalbjahr zu einem nicht zu vernachlässigenden Störungspotential, wenn Menschen das Gebiet frequentieren. Genutzte Spazierwege befinden sich beispielsweise entlang der Kainach, deren Bewuchs eine der wenigen Deckungsmöglichkeiten und Ausbreitungsachsen darstellt.

Beurteilung Eingriffsintensität und Eingriffserheblichkeit

Neben der direkten Flächeninanspruchnahme durch den Neubau der B70, spielt vor allem die Störung durch Lärmbelastung im Bereich der Baustelle und der Zuwegung, sowie von der verstärkten Präsenz des Menschen im Untersuchungsgebiet eine maßgebliche Rolle. Es ist festzuhalten, dass grundsätzlich die Wirkung des Projektes auf der betreffenden Fläche, sowie im projektbedingt zu erwartenden Wirkraum zu beurteilen ist.

Bauphase

Während der Bauphase ergibt sich durch das Vorhaben ein gesamter Verlust wildökologischer Lebensräume (Äsungs-, Deckungs-, Einstandsraum) in einem Ausmaß von ca. 22,43 ha. Davon werden 17,62 ha als intensiv bewirtschafteter Acker beansprucht, aber auch temporäre Flächenverluste von wildökologisch relevanten Lebensräumen wie Fließgewässer, krautige Uferbegleitvegetation, Grünland, Ruderalfluren und Hochstaudenfluren, Hecken, Ufergehölzstreifen, Gehölze des Offenlandes und Wälder und Forste kommen vor.

Beschreibung und Beurteilung der Eingriffsintensität auf Wildtiere während der Bauphase

Die Dauer der Bauphase ist für 3 Jahre geplant. Während der Bauphase ist auf Grund des Baustellenverkehrs und Baulärms mit einer zusätzlichen Belastung für Wildtiere zu rechnen, auch wenn die Lagerplätze und Baustelleneinrichtungsflächen keine hochwertigen Lebensräume betreffen.

Durch die Intensität und die Länge der Bauarbeiten ist mit einer vorübergehenden Meidung des engeren Untersuchungsgebietes zu rechnen. Diese Meidung kann sich bei weniger sensiblen Arten (z.B. Raubwild) auf eine kleinräumige und tageszeitliche Verschiebung (Nutzung nur während der Nachtstunden) beschränken, andere Arten werden den Bereich aber auch über einen längeren

Zeitraum verlassen und versuchen Ersatzlebensräume zu finden. Die ohnehin schon mit wenig Deckungs- und Nahrungsmöglichkeiten ausgestattete Kulturlandschaft gerät damit unter zusätzlichen Druck, es muss auch mit zusätzlichen Wildschäden in den Ausweichlebensräumen gerechnet werden. Auch ist mit einer erhöhten Mortalität durch das Ausweichen in neue Lebensräume (Verkehrsfallwild, Prädation) zu rechnen. Dies gilt beispielsweise für die Leitart Feldhase, für den sich der Verlust von geeigneten Lebensräumen, auch wenn diese in Summe nicht sehr groß sind, deutlich nachteilig auswirkt.

Im Bereich der Kainach kommt es durch die Verlegung des Flusses mit der dadurch bedingten Rodung des Ufergehölzstreifens auf einer Länge von ca. 250 m zu einem temporären Lebensraum- sowie Funktionsverlust. Der Ufersteifen dient nicht nur als Deckung und Lebensraum, sondern auch als Leitstruktur, die auf beiden Ufern unterbrochen wird. Auf Grund der überschaubaren Länge dieses Abschnittes erscheint eine Umgehung des Abschnittes über die umliegenden Flächen möglich und der Eingriff wird nur als mäßig eingestuft. Es ist darauf zu achten, dass die Wiederherstellung so rasch als möglich erfolgt. Damit ist nicht nur die unverzügliche Wiederbepflanzung gemeint, sondern es ist auch darauf zu achten, dass die verwendeten (standortsgerechten) Pflanzen eine gewisse Mindestgröße und Anzahl aufweisen, um den Funktionsverlust möglichst kurz zu halten.

Für die Leitart Fischotter dürfte sich der Lebensraumverlust und die Störung während der Bauphase in Grenzen halten. Wie bei anderen Projekten beobachtet werden konnte, stellt die Verschlechterung von einzelnen Bereichen des relativ großen Reviers eines Fischotters keine wesentliche Beeinträchtigung dar. Fischotter gelten als anpassungsfähig und können menschlichen Störungen gut ausweichen, da sie sehr mobil sind. Auch stark menschlich überprägte und stark gestörte Lebensräume (z.B. Mur im Stadtgebiet Graz) werden vom Fischotter genutzt, wenn er dort z.B. ausreichend Nahrung vorfindet. Die baulichen Maßnahmen an der Kainach stellen daher keine gravierenden Beeinträchtigungen für die Leitart Fischotter dar.

Der regional bedeutsame Wildwechsel an der Engstelle Kainach-GKB-B70 wird im Zuge der Bauarbeiten inkl. der dort vorgesehenen Baustelleneinrichtungsflächen nur eingeschränkt nutzbar sein, jedoch nicht vollständig unterbrochen. Ob und in welchem Umfang eine Nutzung auf Grund der Beunruhigung stattfinden wird, lässt sich nicht prognostizieren, es ist aber von einer zusätzlichen Barrierewirkung auf Wildtiere auszugehen. Lokale Wechselbewegungen zwischen dem Talraum und den angrenzenden Waldflächen sind dagegen kaum eingeschränkt. Eine Erhöhung der Wildunfallzahlen an der B70 ist während der Bauphase nicht unbedingt zu erwarten.

Für die Bauphase ist mit einer Veränderung und der Zusammensetzung des Wildbestandes (Wilddichte, Verteilung des Wildes im Raum, Geschlechterverhältnis, Altersverteilung) zu rechnen. Ein großräumiger Rückgang von Wilddichten ist jedoch auszuschließen.

Die **Eingriffsintensität für die Bauphase** wird abweichend vom Fachbericht in Summe als hoch eingestuft. Auch wenn bei den meisten Kriterien (Wildartenspektrum, Habitatausstattung, Wildwechsel bzw. Barrieren und Wildeinfluss (Wildschäden) die Einstufung nur als mäßig einzustufen ist, ist beim Kriterium Störung auf Grund der räumlichen und zeitlichen Ausdehnung die Eingriffsintensität als hoch einzustufen.

Betriebsphase

In der Betriebsphase kommt es durch den Bau der B70 Neu zu einem permanenten Lebensraumverlust von 13,5 ha. Diese Flächen verteilen sich lt. Fachbericht auf intensiv bewirtschaftete Ackerflächen, Fließgewässer, krautige Uferbegleitvegetation, Grünland, Ruderalfluren und Hochstaudenfluren, Hecken, Ufergehölzstreifen, Gehölze des Offenlandes und Wälder und Forste.

Auch wenn über 70% dieser Flächen auf intensiv bewirtschaftete Ackerflächen entfallen, die keinen hochwertigen Lebensraum darstellen, darf für die Wirkung auf den Lebensraum der Wildtiere nicht nur die tatsächlich bebaute Fläche (direkter Lebensraumverlust) betrachtet werden, sondern auch Flächen entlang der neuen B70 Trasse, die z.B. durch Verkehrslärm, vermehrte Wildunfallhäufigkeit, etc. gegenüber dem IST-Zustand nachteilig beeinflusst werden (indirekter Lebensraumverlust durch Verminderung der Lebensraumqualität).

Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass die im Projektgebiet vorkommenden Wildarten ein hohes Maß an Anpassungsfähigkeit an den Menschen und seine Wirtschaftsweise aufweisen, sonst hätten sie auch in der Vergangenheit nicht in dieser Kulturlandschaft überleben können. Daher ist auch davon auszugehen, dass die im Projektgebiet vorkommenden Wildarten auch diesen Eingriff überstehen werden und sich im Laufe der Betriebsphase an die neuen Lebensraumbedingungen anpassen werden. Durch den Flächenverlust und die zusätzliche Störung würde es ohne entsprechende Ausgleichsmaßnahmen aber zu einer Verschiebung und auch zu einer Verringerung von Wilddichten kommen. Dies gilt beispielsweise für die Leitart Feldhase. Um den störenden Einfluss des Verkehrslärms auf die angrenzenden Flächen möglichst gering zu halten, soll eine durchgehende Gehölzpflanzung entlang der Trasse (insg. 45.700 m², davon 13.000 m² Ruderalfluren) in Verbindung mit den Lärmschutzwänden den Einfluss mildern und eine mögliche Einschränkung der Habitatqualität bzw. der Nutzbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen als Äsungsflächen in unmittelbarer Nähe der Trasse entgegenwirken. Auch entlang jener Trassenabschnitte, die im Nahbereich der Kainach liegen, werden durch die abschnittsweise, kainachseitige Errichtung von Lärmschutzwänden in Verbindung mit den Gehölzpflanzungen versucht, zusätzliche Störungen zu minimieren. Eine Restwirkung auf die umliegenden Flächen, insbesondere dann, wenn diese wenig Deckungsmöglichkeit bieten, bleibt jedoch weiterhin vorhanden.

Der im Fachbericht dargestellte Ausgleich an hochwertigen Lebensräumen (Gehölze, Uferstreifen) im Verhältnis von ca. 1:1 greift daher zu kurz. Neben dem Ersatz von direkten Flächenverlusten ist auch ein Ausgleich in Form von Lebensraumverbesserungen notwendig, um den indirekten Flächenverlust durch die Habitatminderung auszugleichen. Solche Lebensraumverbesserungen sind auch die Voraussetzung, um noch empfindlichere Wildarten wie beispielsweise das Rebhuhn, deren Vorkommen bereits schon vor Projektbeginn erloschen sind, wieder im Projektgebiet ansiedeln zu können.

Eine typische Verringerung der Lebensraumqualität bei Straßenbauprojekten sind erhöhte Verkehrsfallwildzahlen, insbesondere zu Beginn der Betriebsphase, weil die Wildtiere diese neue Gefahrenquelle die ihren Lebensraum zerteilt, noch nicht kennen. Dies betrifft insbesondere Arten wie beispielsweise das Rehwild, die fixe Reviere besitzen. Im Laufe der Zeit nehmen die Fallwildzahlen ab, weil ein Lerneffekt eintritt und Reviere neu „zugeschnitten“ werden.

Zur Verhinderung von Verkehrsfallwild (bzw. zum Schutz der Verkehrsteilnehmer) ist es vorgesehen, dass die neue B70 Trasse vollständig durch entweder Lärmschutzwände (von insgesamt 4.237 m)

oder Wildschutzzäune (ca. 5.200 m) abgetrennt wird. Damit stellt die neue B70 eine Vollbarriere dar, die nur an wenigen Stellen gequert werden kann. Diese Querungsmöglichkeiten sind für Tiere in Rehwildgröße die Rollaubrücke, die Muggaubachbrücke, die Lahnbachbrücke und die GKB-Überführung St. Johann- Köppling.

Ergänzend wurde eine zusätzliche Querungsmöglichkeit der alten B70 Trasse im Bereich der GKB-Überführung geschaffen, indem unter der alten B70 ein Schwerlastrohr mit einem Durchmesser von 80 cm verlegt wird. Ein Durchlass für Tiere in Rehwildgröße war auf Grund der Geländeverhältnisse nicht möglich. Zusätzlich wird auf einer Länge von 500 m bergseitig ein Kleintierzaun mit einer Höhe von 80 cm errichtet, der als Leitstruktur zu diesem Durchlass lenkt. Auch bahnseitig wird vom Widerlager bis zur bestehenden Wirtschaftswegeinbindung westlich des Gehöfts am Böschungsfuß ein Zaun errichtet.

Darüber hinaus sind noch weitere Hochwasserdurchlässe (DN 1000) an insgesamt 10 Stellen entlang der Trasse (bis zu je 15 Stück Durchlässe/Stelle) im Straßendamm vorgesehen, die eine gefahrlose Querung der Straße für kleine Haarwildarten ermöglichen. Damit sollen laut Fachbericht die Vorgaben der RVS Wildschutz 04.03.12. für die Richtwerte der Abstände erforderlicher Wildquerungsmöglichkeiten (Kategorie C Leitart Rehwild: durchschnittlich alle 2 km, der Maximalabstand zwischen den Wildquerungen darf 3 km nicht überschreiten) eingehalten werden. Durch den Bau der B70 Trasse sind zwar zahlreiche gewohnte lokale Wildwechselmöglichkeiten unterbunden, ein Austausch von Individuen ist aber nach einer Gewöhnungsphase, wenn die Tiere die neuen Wechselmöglichkeiten entdeckt haben, nach wie vor möglich (mit Gehölzpflanzungen werden Leitstrukturen zu den Querungsmöglichkeiten geschaffen).

Für die Leitart Fischotter ist in der Betriebsphase nicht von einer wesentlichen Beeinträchtigung auszugehen. Theoretisch könnte auch beim Fischotter vermehrt Verkehrsfallwild auftreten. Laut Fachbericht ist es jedoch vorgesehen, dass in Bereichen, wo es für den Otter besondere Motivation gibt die Fahrbahn zu queren, den Wildschutzzaun so auszubilden, dass er auch nicht vom Otter passiert werden kann.

Positiv dürfte sich dagegen das Wildunfallgeschehen auf der alten B70 Trasse entwickeln. Durch die Verkehrsentlastung ist davon auszugehen, dass das Wechseln zwischen dem Talraum und den angrenzenden Hangwäldern an den bekannten „Hotspots“ zukünftig gefahrloser möglich sein sollte.
Die Eingriffsintensität für die Betriebsphase wird in Summe als mäßig eingestuft. Lediglich das Kriterium Wildschäden dürfte als gering einzuschätzen sein, weil es durch den Bau der neuen Trasse nach dem Wegfall der Störung durch die Bauphase kaum mit einer Zunahme von Wildschäden zu rechnen ist.

Zusammenfassend wird die **Eingriffsintensität für die Bauphase** auf Grund der intensiven und über 3 Jahre andauernden Störung als **hoch** eingestuft. Für die **Betriebsphase** wird die Eingriffsintensität dagegen als **mäßig** eingestuft. Die Eingriffserheblichkeit als Verknüpfung von IST-Sensibilität und Eingriffsintensität wird sowohl in der Bauphase, als auch in der Betriebsphase als mäßig eingestuft. Im engeren Untersuchungsgebiet kommt es als Folge der Projektwirkungen zu keiner Änderung des vorgefundenen Wildartenspektrums.

Kumulierende Wirkung

Im vorliegenden Fall kann man durchaus von einer solchen Summation sprechen, auch wenn eine kumulierende Wirkung nicht, wie im klassischen Sinne, mit anderen genehmigungspflichtigen

Tatbeständen vorliegt. Die Summation besteht dagegen aus vielen Verschlechterungen des Lebensraums über Jahre und Jahrzehnte hinweg, zudem nun ein Großprojekt hinzukommt. Wie bereits ausgeführt, besteht das Wildartenspektrum im Untersuchungsgebiet aus durchaus anpassungsfähigen Arten, sodass nicht zu erwarten ist, dass es durch den Neubau der B70 zu einer Verschiebung der Artenzusammensetzung kommen wird. Ohne entsprechende Maßnahmen der Lebensraumgestaltung wird es aber zu einer weiteren, zusätzlichen Verschlechterung der Populationen von Niederwildarten wie z.B. der Leitart Feldhase kommen.

Zusammenfassung und Gesamtbeurteilung

Der IST-Zustand ist als mäßig zu beurteilen. Das Wildartenspektrum ist durchschnittlich, aber es kommen aber sowohl geschützte Arten wie der Fischotter, als auch Arten deren Bestände gefährdet sind - wie der Feldhase - vor. Als Leitarten wurden die Arten Feldhase und Fischotter ausgewählt. Rehwild ist die einzige Schalenwildart, die als Standwild vorkommt, andere Schalenwildarten kommen nur vereinzelt vor. Eine Änderung des Wildartenspektrums ist durch das Projekt nicht zu erwarten.

Die IST-Sensibilität des Lebensraums wird als gering eingestuft. Der Lebensraum im engeren Untersuchungsgebiet besteht überwiegend aus intensiv genutztem Ackerland mit nur sehr geringen Anteilen an höherwertigen Lebensräumen wie Grünlandflächen, Gehölzen, Waldstreifen oder Brachland. Es besteht ein massiver Mangel an Deckungsmöglichkeiten und Rückzugsgebieten für Wildtiere, sowie ein Äsungsmangel (insbesondere für die Aufzucht von Jungtieren im Winterhalbjahr nach der Ernte). Im engeren Untersuchungsgebiet liegt das Naturschutzgebiet NS 64 c (Krottendorfer Kainachinsel) mit einer Größe von 6,5 ha, sowie der geschützte Landschaftsteil Nr. 303 (Auenstuler Teich) mit 0,38 ha, die für die Beurteilung aber wenig relevant sind. Wildwechselmöglichkeiten werden ebenfalls als gering eingestuft. Bedeutende Fernwechsel kommen nicht vor, lokale Wechselmöglichkeiten sind aber durch den Autobahnzubringer, die Bahntrasse und die B70 erheblich eingeschränkt, bzw. nur mit Risiken (Wildunfälle) nutzbar. Die Wildschadenanfälligkeit ist mäßig. Während sie im Talraum als eher gering eingestuft wird, kommt es im Winterhalbjahr zu Wildkonzentrationen in den umliegenden Talwäldern. Störungen werden ebenfalls als mäßig eingestuft. Auch wenn das Untersuchungsgebiet nicht übermäßig von Menschen frequentiert wird, führt die Deckungslosigkeit im Winterhalbjahr zu einem nicht zu vernachlässigenden Störungspotential.

Die Eingriffsintensität für die Bauphase auf Grund der intensiven und über 3 Jahre andauernden Störung als hoch eingestuft. Für die Betriebsphase wird die Eingriffsintensität dagegen als mäßig eingestuft. Die Eingriffserheblichkeit als Verknüpfung von IST-Sensibilität und Eingriffsintensität wird sowohl in der Bauphase, als auch in der Betriebsphase als mäßig eingestuft.

Im Fachbericht Wildökologie werden eine Reihe von Maßnahmen für die Bau- und die Betriebsphase vorgeschlagen, deren Maßnahmenwirkung größtenteils als hoch erachtet werden. Nicht alle vorgeschlagenen Maßnahmen sind jedoch für den Fachbereich Wildökologie relevant. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind in Summe gesehen jedoch nicht ausreichend, um bei einer mäßigen Eingriffsintensität auf eine geringe Resterheblichkeit zu gelangen, weshalb eine zusätzliche Auflage zur Schaffung von Ersatzlebensräumen gestellt wurde.

Bei einer vollständigen Umsetzung aller Maßnahmen können laut ASV die nachteiligen Projektwirkungen auf die Leitarten sowohl für die Bau-, als auch für die Betriebsphase, insgesamt auf eine geringe Resterheblichkeit gemindert werden.

Demzufolge stellen die Auswirkungen des Vorhabens bezüglich ihres Ausmaßes, ihrer Art, Dauer und Häufigkeit eine merklich nachteilige Veränderung dar, ohne jedoch das Schutzgut in seinem Bestand zu gefährden. Die Auswirkungen sind zwar merklich nachteilig, erreichen auf das Schutzgut, beziehungsweise dessen Funktion, aber weder aus qualitativer, noch aus quantitativer Sicht ein unvertretbares Ausmaß.

4.2.3 Boden und Landwirtschaft

Laut NASV Dr. Scholler und Dr. Kuderna sind die Methoden und Darstellungen in den Unterlagen vollständig, plausibel und nachvollziehbar. Die im Fachbericht Boden erforderlichen Grundlagen wurden nach dem Stand der Technik und fachlich korrekt erhoben. Die Berechnungen und Prognosen z.B. der voraussichtlichen Immissionen und auch der sonstigen Auswirkungen des geplanten Vorhabens sind umfangreich dargestellt und sind plausibel und nachvollziehbar.

Es gibt keine konkreten Kumulations- bzw. nur unwahrscheinliche Wechselwirkungen mit anderen Vorhaben oder Ursachenquellen. Laut Dr. Kuderna hat sich in der Zeit zwischen der Erstellung der beiden Gutachten (Dr. Scholler und Dr. Kuderna) die Informationslage hinsichtlich der Bewertung der Bodenfunktionen verbessert, wodurch sich für die Böden eine mittlere natürliche Bodenfruchtbarkeit anstelle einer hohen (daher eine niedrigere Sensibilität), und eine mittlere bis hohe Schadstoffpufferung anstelle einer (überwiegend) mäßigen ergibt. Für die Bewertung der Eingriffserheblichkeit resultiert jedoch kein Unterschied, da die Sensibilität im Hinblick auf den Wasserhaushalt in jedem Fall hoch bleibt, das Ergebnis der Eingriffserheblichkeit jedoch (aufgrund der Eingriffsintensität) mittel (Bauphase) bzw. gering (Betriebsphase) ist.

Die temporär genutzten Flächen werden nach Beendigung der Bauphase fachgerecht rekultiviert, sodass hier keine dauerhaften Beeinträchtigungen verbleiben werden. Dies gilt laut Dr. Kuderna auch für die Lagerung und Zwischenlagerung von Abfällen und Rückständen in der Bauphase. Um sicherzustellen, dass das Baufeld frei von Abfällen zurückgelassen wird, wurde eine Auflage vorgeschlagen.

Nach wenigen Monaten bis ca. drei Jahren ist die Situation der vor der Bautätigkeit gleichzusetzen. Für die verbleibenden, nicht versiegelten Böden ergibt sich aus der vorübergehenden Änderung der Vegetation keine Beeinträchtigung oder relevante Veränderung für den Boden oder Untergrund.

Die dauerhaft versiegelten Flächen sind ein eindeutig negativer Beitrag hinsichtlich der Bodenversiegelung in Österreich. Allerdings sind die Belastungen des Verkehrs, die derzeit im untergeordneten Straßennetz mit deutlich erhöhten Immissionen vorhanden sind und auf diesen Lückenschluss verlagert werden sollen, in eine Bewertung miteinzubeziehen, sodass unter Berücksichtigung von Entlastung und Belastung sowie der Gesamtfläche eine Auswirkung verbleibt, die insgesamt mit geringfügig zu bewerten ist.

Aufgrund der für das Projekt geplanten Entwässerungseinrichtungen kann sich das streusalzbehaftete, von der befestigten Fläche abfließende Wasser nicht frei in angrenzende landwirtschaftliche Flächen und Böden ausbreiten. Trotzdem kann es in frostwechselreichen Wintern mit geringen Niederschlägen zu Anreicherungen in den Böden kommen, die sich i.A. bis zum Sommer durch die Niederschläge wieder auf das natürliche Ausmaß reduzieren.

Auswirkungen auf das Grundwasser

Aufgrund des Landschaftsraumes, der Böden, der Projektauslegung und der bereits im Projekt vorgesehenen Maßnahmen ist laut Dr. Scholler nicht zu erwarten, dass sich die Grundwassersituation und somit die Wasserversorgung der Böden nachhaltig ändert.

Gemäß Dr. Kuderna werden durch die geplante Erhaltung der Durchgängigkeit des Entwässerungssystems quantitative Auswirkungen auf das Grundwasser hintangehalten. Durch das Konzept zur gezielten Entwässerung (Gewässerschutzanlage, Versickerungsmulden, Entwässerung über Dammschultern und Randbereiche) kann davon ausgegangen werden, dass Auswirkungen von flüssigen Emissionen auf Böden außerhalb des Vorhabensorts weitgehend hintangehalten werden. Im Bereich des Vorhabensorts werden dort hergestellte Böden (Böschungen, Randbereiche, Sickerbecken) mit Straßenabwässern belastet, wobei durch einen entsprechenden Bodenaufbau eine entsprechende Schadstoffpufferung erreicht wird.

Auf Basis der Erfahrungen mit bisherigen Autobahntrassen ist es laut Dr. Scholler unwahrscheinlich, dass sich die Böden durch das geplante Vorhaben wegen Grundwasserveränderungen nachhaltig qualitativ verändern. Selbstverständlich wird es durch die Baumaßnahmen zu vorübergehender Bodenbeanspruchung kommen, es werden Verdichtungen auftreten und Oberböden zwischengelagert werden, wodurch sich auch die Versickerung und Verdunstung kurzfristig und kleinräumig ändern können. Durch die Maßnahmen am Ende der Bautätigkeit und vorgesehenen sachgemäßen Rekultivierung wird dies aber keine messbaren Auswirkungen auf die Böden haben. Die Entlastung betreffend Schwermetalle auf der derzeitigen Strecke wird hier überwiegen. Streusalz ist der mögliche relevante Faktor.

Dr. Kuderna führt ebenfalls an, dass qualitative Veränderungen des Grundwassers durch Salzeinträge als Folge des Winterdienstes denkbar sind, jedoch Auswirkungen auf den Boden und den Untergrund unwahrscheinlich sind.

Auswirkungen auf Boden und Untergrund

Bei üblichem Betrieb der Straße sind gemäß Dr. Scholler keine Grenzwertüberschreitungen bezüglich Böden zu erwarten und auch nicht wahrscheinlich. Dies gilt insbesondere, als sich die KFZ-Technik in den letzten Jahren und Jahrzehnten massiv verbessert hat und zunehmend elektrobetriebene KFZ unterwegs sind. Salzeinträge durch den Winterdienst könnten eine Rolle spielen. Diesbezüglich ist jedoch wiederum die Grundwassersituation und Nähe zum Vorfluter vorteilhaft, sodass die Chloridkonzentrationen in den Böden im Winter bis ins Frühjahr steigen und danach mit dem Einsetzen der Frühjahrsniederschläge wieder rasch sinken werden. Die Böden sind sauer bis stark sauer, der pH-Wert kann sich tendenziell durch Salzeinträge im Nahbereich der Trasse erhöhen, was sich bei derzeitigem Stand des Winterdienstes und mit den ca. 80 Frost-Tauwechseltagen nur geringfügig auswirken wird.

Bodenverbrauch ist bei Projektrealisierung de facto nicht verhinderbar. Der Bodenverbrauch, soweit dies möglich ist, ist reduziert. Dem Konzept der möglichen Vermeidung von Bodenverbrauch wird somit entsprochen, obwohl ca. 16 ha dauerhaft versiegelt werden.

Dr. Kuderna führt konkret dazu aus, dass es zu einer Beeinträchtigung von Boden im Rahmen der Bauphase im Ausmaß von 26,87 ha, davon 16 ha auch anschließend in der Betriebsphase kommt. Dadurch gehen 13 ha naturräumliche Fläche dauerhaft verloren, wovon ca. 10,5 ha landwirtschaftlich

genutzt werden. Im Vorhaben sollen ca. 5 ha asphaltiert und damit versiegelt werden. Für die temporäre Inanspruchnahme von Boden während der Bauphase wurden Maßnahmen vorgeschlagen um sicherzustellen, dass die Bodenfunktionen nach Fertigstellen wieder vollumfänglich wiederhergestellt werden.

Die Forderung hinsichtlich effizienter Flächennutzung sowie eines sparsamen und schonenden Umgangs mit der Oberfläche ist laut Dr. Scholler erfüllt.

Dr. Kuderna stellt fest, dass der dauerhafte Verlust von 10,3 ha landwirtschaftlicher Fläche und damit der Produktionsfunktion des betroffenen Bodens, sowie der Verlust aller Bodenfunktionen durch Versiegelung von 5 ha zwar eine negative Auswirkung des geplanten Vorhabens darstellt, allerdings als geringfügig zu bezeichnen ist.

Die Maßnahmen zum Schutz des Bodens und des Untergrunds sind ausreichend, es ist aus Sicht von Bodenkunde und v.a. Landwirtschaft trotzdem erforderlich zusätzliche Maßnahmen vorzuschreiben, welche laut Dr. Kuderna auch aufgrund der im Jahr 2022 erschienenen ÖNORM L 1211 zu begründen sind.

Im Gutachten von NASV Dr. Kuderna wird die Stellungnahme von DI Stohandl vom 17.01.2024 wie folgt beurteilt:
Stohandl weist in seiner Stellungnahme vom 17.01.2024 darauf hin, dass die Trasse durch eine Landwirtschaftliche Vorrangzone verläuft und der Verlust von 10,5 ha Ackerland nicht zu ersetzen ist. Dabei betont er, dass nicht nur der Flächenverbrauch, sondern auch die Bodenqualität relevant ist und hebt die landwirtschaftliche Produktionskraft (des Bodens) als Kriterium hervor. Weiters weist er darauf hin, dass die Hälfte der projektierten Trasse im Bereich von Böden mit einem Gesamtraumwiderstand von 4 verläuft und bezieht sich dabei auf die Bodenfunktionsbewertung im digitalen Atlas des Landes Steiermark. Er schlägt daher einen alternativen Trassenverlauf nördlich der Bahntrasse vor, wo der Gesamtraumwiderstand viel geringer wäre und/oder eine Straße in Tieflage.

Dazu kann festgestellt werden:
Im Verlauf der Planungsgeschichte wurden eine Reihe von Trassenvarianten geprüft, unter anderem auch solche in Tieflage, die jedoch aufgrund der erwarteten negativen Beeinflussung des Grundwassers verworfen wurden. Eine Variante, die ausschließlich nördlich der Bahntrasse verlaufen wäre, (Verbindungsvariante) wurde aufgrund eines Kosten-/Nutzenvergleichs verworfen. Die später entwickelten bahnnahen Trassen (als Alternative zur nun geplanten „Kainach" Variante) wären westlich der Bahnhaltestelle Köppling nördlich der Bahn verlaufen, östlich der Haltestelle südlich. Es kann also festgehalten werden, dass der nun geplanten Trasse eine langjährige Prüfung mehrerer Alternativen vorausgegangen ist, bei der Umweltauswirkungen verschiedener Art (auch der Flächenverbrauch und der Raumwiderstand) in die Bewertung eingeflossen sind, und die letztlich zur nun vorliegenden Planungsvariante geführt haben.

Auch wenn die ausgewiesene landwirtschaftliche Vorrangzone per se die Errichtung der B70 nicht ausschließt, kann der Frage nachgegangen werden, ob beim Verbrauch von 10,5 ha Ackerland andere Trassenvarianten aus Sicht des Fachbereichs Bodens günstiger abgeschnitten hätten. In Bezug auf die von Stohandl hervorgehobene Bedeutung der landwirtschaftlichen Produktionskraft stellt die natürliche Bodenfruchtbarkeit die vorrangige Bodenfunktion dar. Sie ist im digitalen Atlas des Landes Steiermark in fünf Klassen dargestellt und weist für den Abschnitt denkbarer

Trassenvarianten sowohl nördlich als auch südlich der Bahnlinie überwiegend einen mittleren, untergeordnet einen geringen und vereinzelt einen hohen Funktionserfüllungsgrad der Böden aus. Informationen zur Bodenwertigkeit enthält auch die elektronische österreichische Bodenkarte, eBod (Anm.: die Bewertung im digitalen Altas des Landes Steiermark erfolgt auf einer anderen Datengrundlage). Auch hier dominiert beiderseits der Bahnstrecke in gleicher Weise mittelwertiges Ackerland, wobei nur beim geplanten Trassenverlauf entlang der Kainach geringwertiges Ackerland verbraucht wird, das nördlich der Bahn nicht anzutreffen ist. Beiderseits der Trasse ist bzw. wäre in geringem Umfang außerdem auch hochwertiges Ackerland betroffen. Zusammengefasst würde für den Verlust der landwirtschaftlichen Produktionskraft, soweit diese von der natürlichen Bodenfruchtbarkeit abhängt, eine nördlich der Bahnlinie verlaufende Trasse gegenüber der geplanten Trasse keinen Vorteil ergeben, so dass sich aus diesem Grund auch kein Argument für einen anderen Trassenverlauf gewinnen lässt.

Der von Stohandl vorgebrachte (Gesamt)raumwiderstand der Böden beschreibt das raumordnerische Konfliktpotenzial. Dazu werden zunächst neben der natürlichen Bodenfruchtbarkeit auch weitere Bodenfunktionen gemäß ÖNORM L 1076 bewertet und ein Funktionserfüllungsgrad ermittelt. In einem zweiten (nicht von der Norm vorgegebenen Schritt) wird dann den Bodenfunktionen ein unterschiedliches Gewicht beigemessen. So führt beispielsweise ein hoher Funktionserfüllungsgrad (Stufe 4) für die Pufferung für Schadstoffe zu einem Raumwiderstand der Stufe 2, ein hoher Funktionserfüllungsgrad bei der Abflussregulierung zu einem Raumwiderstand der Stufe 3. Der höchste Wert für alle einzeln bewerteten Raumwiderstände bestimmt dann den Gesamtraumwiderstand. Im vorliegenden Fall führt dieses Schema dazu, dass der Gesamtraumwiderstand im Untersuchungsraum in erster Linie von der Abflussregulierung bestimmt wird, da die Böden entlang der Kainach nicht nur zum Teil einen sehr hohen Funktionserfüllungsgrad haben, sondern auch im Gesamtraumwiderstand höher gewichtet sind, als andere Funktionen. Vergleicht man hingegen weitere Bodenfunktionen, so zeigt sich, dass auch die Funktion Schadstoffpuffer einen hohen Funktionserfüllungsgrad aufweist, und das beiderseits der Bahnlinie in ähnlichem Ausmaß.

Die vom Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 10 - Land- und Forstwirtschaft herausgegebene Broschüre Bodenfunktionsbewertung (Klammler et al., 2023) liefert eine Beschreibung zur Darstellung der Bodenfunktion im Digitalen Atlas Steiermark sowie eine Einstufung der Bewertung. Dementsprechend ist ein hoher Schutzstatus nicht nur vom Gesamtraumwiderstand abzuleiten, sondern liegt auch dann vor, wenn eine der Teilfunktionen Abflussregulierung, natürliche Bodenfruchtbarkeit oder Schadstoffpuffer einen Funktionserfüllungsgrad von mindestens 4 (hoch) aufweist. Ein hoher Schutzstatus für Böden ist daher aufgrund des hohen Funktionserfüllungsgrad für Schadstoffpufferung beiderseits der Bahnlinie in ähnlichem Ausmaß gegeben und kann nicht allein auf Basis des niedrigen Gesamtraumwiderstands für diesen Bereich ausgeschlossen werden. Damit liefert die Bodenfunktionsbewertung im digitalen Atlas auch kein Argument für eine Verlegung der Trasse nördlich der Bahnlinie.

Diese legt wie folgt fest: „Erfüllt ein Boden in einer der Teilfunktionen (Anm.: Abflussregulierung, natürliche Bodenfruchtbarkeit oder Schadstoffpuffer) oder im Gesamtraumwiderstand die Einstufungskriterien (Anm.: hoch oder sehr hoch), kommt nicht nur ein allgemeiner, sondern ein besonderer Schutzanspruch gegenüber einer geplanten Nutzung zum Tragen. … Ist eine Beanspruchung des Bodens für eine geplante Nutzung sowohl nach sorgfältiger Interessensabwägung, sowie nach Prüfung möglicher Alternativen unumgänglich, so ist die Inanspruchnahme auf das minimal notwendige Ausmaß zu beschränken. Geeignete Maßnahmen zur

Minderung und zum Ausgleich der entfallenden Bodenleistungen sind zu prüfen und soweit fachlich sinnvoll und möglich umzusetzen".

Die Notwendigkeit des Vorhabens und mögliche Alternativen wurden geprüft, planerisch Maßnahmen gesetzt, um die Inanspruchnahme möglichst gering zu halten und Maßnahmen zur Minderung und zum Ausgleich entsprechend dem Stand der Technik geplant bzw. gemäß vorliegendem Fachgutachten ergänzt.

Bewertung Dr. Scholler

Der dauerhafte Verlust von wertvollen Acker- und Weideflächen ist ein eindeutig negativer Beitrag hinsichtlich der Bodenversiegelung in Österreich. Allerdings sind die Belastungen des Verkehrs, die derzeit im untergeordneten Straßennetz mit deutlich erhöhten Immissionen vorhanden sind und auf diesen Lückenschluss verlagert werden sollen, in eine Bewertung miteinzubeziehen, sodass unter Berücksichtigung von Entlastung und Belastung sowie der Gesamtfläche eine Auswirkung hinsichtlich des Schutzgutes Boden verbleibt, die insgesamt mit geringfügig zu bewerten ist.

Die Auswirkungen hinsichtlich quantitativen Wasserhaushalt, Schwermetallen oder Vegetationsveränderungen sind jedenfalls als vernachlässigbar zu bezeichnen. Als geringfügig sind sie betreffend dauerhaftem Bodenverbrauch zu bezeichnen. Betreffend Salzgehalt ist noch nicht eindeutig beantwortbar, ob die Auswirkungen vernachlässigbar oder gering sind, daher wird vom NASV eine Maßnahme hinsichtlich der Messung im Hinblick auf die landwirtschaftliche Produktion vorgeschlagen.

Das Projekt als Ganzes ist hinsichtlich dem Schutzgut „Boden" jedenfalls als umweltverträglich mit vernachlässigbaren bis gering nachteiligen Auswirkungen zu bewerten.

Bewertung Dr. Kuderna

Die Auswirkungen des geplanten Abschnitts der B70 Packerstraße auf die Schutzgüter Fläche und Boden sind in den geprüften Unterlagen zur UVE (einschließlich der vorliegenden Ergänzungen) voll- ständig, ausführlich und schlüssig beschrieben. Eine aktualisierte Bewertung einzelner Bodenfunktionen führt in Summe zu keiner, von der UVE abweichenden, Eingriffserheblichkeit. Diese ist hinsichtlich des Flächenverbrauchs während der Bauphase mittel, ansonsten gering.

Die in der UVE (einschließlich der vorliegenden Ergänzungen) für diesen Fachbereich vorgesehenen Maßnahmen sind prinzipiell geeignet, die Auswirkungen des Vorhabens abzumindern, sie waren aber durch Auflagen, die im Fachgutachten (und jenem von Scholler) formuliert wurden, zu ergänzen.

Trotz des dauerhaften Verlusts von landwirtschaftlicher Fläche und einer mit dem Straßenbau einhergehenden Bodenversiegelung sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Fläche und Boden bei Umsetzung der Maßnahmen insgesamt als gering einzustufen.

Zusammenfassung und Bewertung

Die Auswirkungen durch das Vorhaben auf die Schutzgüter Fläche und Boden sind hinsichtlich des Flächenverbrauchs während der Bauphase mittel, ansonsten als gering einzustufen.

Die von der Projektwerberin vorgesehenen Maßnahmen sind prinzipiell geeignet, die Auswirkungen

des Vorhabens abzumindern, sie waren aber durch Maßnahmenvorschläge zu ergänzen. Die Auswirkungen auf den quantitativen Wasserhaushalt, durch Schwermetalle oder Vegetationsveränderungen können als vernachlässigbar eingestuft werden, wobei die Einstufung aufgrund der Salzeinträge als Folge des Winterdienstes zwischen vernachlässigbar bis gering nachteilig liegt.

Trotz des dauerhaften Verlusts von Acker- und Weideflächen und einer mit dem Straßenbau einhergehenden Bodenversiegelung sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Fläche und Boden bei Umsetzung der vorgesehenen und zusätzlich vorgeschlagenen Maßnahmen insgesamt als gering zu bewerten.

Zusammenfassend wird aus Sicht des koordinierenden ASV festgestellt, dass unter Berücksichtigung des vorgelegten Gutachtens von Dr. Kuderna keine zusätzlichen Wechselwirkungen abgeleitet werden können, keine Änderungen bei der Einstufung der Umweltauswirkungen gegeben sind und somit die Ergebnismatrix unverändert bleibt.

4.2.4 Grundwasser

Die Beurteilung der Auswirkungen auf das Grundwasser werden von den ASV für Hydrogeologie (siehe Kapitel 4.1.5), Boden und Landwirtschaft (siehe Kapitel 4.2.3), Abfalltechnik (siehe Kapitel 4.1.1), Abwassertechnik (siehe Kapitel 4.1.2) sowie Erschütterungstechnik (siehe Kapitel 4.1.6) durchgeführt. Daher wird im Anschluss lediglich die Zusammenfassung der Ergebnisse aus den angeführten Fachgutachten angeführt (siehe dazu auch Kapitel 4.4.7.3).

Im Fachbereich **Abfalltechnik** wurde festgestellt, dass es in der Bau- und Betriebsphase als auch im Störfall zu Auswirkungen auf das Grundwasser kommen kann. Die Auswirkungen sind unter Zugrundelegung der vorgeschlagenen und vorgeschriebenen Maßnahmen für die Betriebs- und Bauphase sowie für den Störfall als vernachlässigbar bis gering nachteilig einzustufen.

Aus **abwassertechnischer Sicht** wurden sämtliche Anlagen zur Versickerung bzw. Direkteinleitung der Oberflächenwässer entsprechend dem Stand der Technik dimensioniert, sodass die Auswirkungen des Projektes auf das Grundwasser mit vernachlässigbar bis gering nachteilig eingestuft werden.

Aus Sicht des **ASV für Boden und Untergrund** ist nicht zu erwarten, dass sich die Grundwassersituation sowohl qualitativ als auch quantitativ und somit auch die Wasserversorgung der Böden nachhaltig ändert. Die Auswirkungen werden als vernachlässigbar bis gering nachteilig bewertet.

Aus **hydrogeologischer Sicht** ist der Grundwasserkörper GK100103 Kainach vor allem aufgrund der Nähe zur Oberfläche und der geringen Mächtigkeit wasserwirtschaftlich nicht relevant.

Die baulichen Eingriffe im Zuge des Trassenbaus bewegen sich vorwiegend über dem Grundwasserkörper, sodass quantitative Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser ausgeschlossen werden können. Bei den Tiefgründungen (Mikropfähle) wird kein tiefer liegender Aquifer erreicht. Zudem sind die Eingriffe lokal und begrenzt und daher ist mit keinen quantitativen Auswirkungen zu rechnen.

Qualitative Beeinflussungen und Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser können einerseits im Zuge der Bauphase, in der Betriebsphase sowie auch im Störfall auftreten.

Während der Bauphase kann es lokal zu Einflüssen im Zuge der Erdarbeiten, der Baugrubenerrichtungen und der Abtrag der Deckschichten kommen. Zu beachten sind vor allem Trübungen, die durch die Grabarbeiten entstehen können. Aufgrund der mäßigen Durchlässigkeit des Grundwasserleiters und der Grundwasserströmungsrichtung nach Südosten ist eine Beeinflussung der in der Umgebung vorhandenen Brunnen nicht gegeben.

Durch Betonarbeiten der Tiefgründungsmaßnahmen verursachte pH-Wert und Sulfat-Gehalt Veränderungen innerhalb der Grundwasserkörpers werden keine Auswirkungen haben.

Dasselbe gilt für den Chlorid-Eintrag während der Betriebsphase vor allem in den Wintermonaten. Zudem werden Grenzwerte hinsichtlich der Qualitätszielverordnung Chemie-Grundwasser aufgrund der sehr niedrigen Vorbelastung (< 30 mg/l) eingehalten. Eine Beeinträchtigung öffentlicher Interessen oder bestehender fremder Rechte ist dadurch nicht gegeben.

Weitere qualitative Auswirkungen bzw. Beeinträchtigungen auf das Grundwasser während der Betriebsphase sind vorwiegend durch Straßenwässer möglich. Es sind jedoch keine qualitativen Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten, sofern die Filtermulden in regelmäßigen Abständen gewartet werden. Die Reinigungsleistung ist jedenfalls zu gewährleisten.

Störfälle während der Bauphase und in der Betriebsphase sind vorwiegend durch Mineralölverluste bzw. Mineralölaustritte zu erwarten. Hier sind entsprechende Störfallmaßnahmen im Hinblick auf den Gewässer- und Grundwasserschutz zu setzten.

Zusammenfassend sind qualitative Auswirkungen auf das Grundwasser während der Bauarbeiten aber auch durch Störfälle nicht zu erwarten.

Bei projekts- und plangemäßer Errichtung und Betrieb der Anlage kommt es in Summe weder zu dauerhaften und erheblichen qualitativen noch zu dauerhaften und erheblichen quantitativen Einwirkungen auf das Grundwasser, wodurch die Auswirkungen mit vernachlässigbar bis gering nachteilig beurteilt werden.

4.2.5 Oberflächengewässer

Die Beurteilung der Auswirkungen auf Oberflächengewässer werden von den ASV für Hydrogeologie (siehe Kapitel 4.1.5), Abfalltechnik (siehe Kapitel 4.1.1), Gewässerökologie (siehe Kapitel 4.2.1.1), Naturschutz (siehe Kapitel 4.2.1.2) sowie Wasserbautechnik (siehe Kapitel 4.1.8) durchgeführt. Daher wird im Anschluss lediglich die Zusammenfassung der Ergebnisse aus den angeführten Fachgutachten angeführt (siehe dazu auch Kapitel 4.4.7.3).

Im Fachbereich **Abfalltechnik** wurde festgestellt, dass es in der Bau- und Betriebsphase als auch im Störfall zu Auswirkungen auf Oberflächengewässer z.B. durch austretende Flüssigkeiten kommen kann. Die Auswirkungen sind unter Zugrundelegung der vorgeschlagenen und vorgeschriebenen Maßnahmen für die Betriebs- und Bauphase sowie für den Störfall als vernachlässigbar bis gering nachteilig einzustufen.

Der ASV für **Hydrogeologie** führt aus, dass die Grundwasserfließrichtung im Trassenbereich nach Südosten hin zur Kainach verläuft. Da der Grundwasserkörper in wechselseitiger Beeinflussung mit dem Vorfluter (Kainach) steht, sind hier hohe Durchmischungsraten zu erwarten.

Mögliche Störfälle sind vorwiegend durch Mineralölverluste bzw. Mineralölaustritte an Baugeräten in der Bauphase und an Fahrzeugen (KFZ) in der Betriebsphase. Hier sind entsprechende Störfallmaßnahmen, wie beispielsweise das Aufbringen von ausreichend Ölbindemittel, Aushub des kontaminierten Erdreiches, zu setzten.

Zusammenfassend werden qualitative Auswirkungen auf Oberflächenwässer während der Bauarbeiten aber auch durch Störfälle nicht erwartet. Durch das Vorhaben ist mit vernachlässigbaren bis gering nachteiligen Auswirkungen zu rechnen.

Aus Sicht des ASV für **Wasserbautechnik** sind für sämtliche Baumaßnahmen entsprechende Vorsorgemaßnahmen möglich bzw. vorgesehen, die eine Verschärfung der Hochwassergefahr verhindern.

Die Belastungen aus dem Hochwasser entstehen dadurch, dass die Komplexität des Vorlandes bei unterschiedlichen Abflüssen (HQ30 und HQ100) zu unterschiedlichen Abflussverteilungen führt. Mit zahlreichen Durchlässen und Brückenbauwerken wurde ein Zustand für beide Hochwasserabflüsse gefunden, der die vorhandene Abflusssituation für das Siedlungsgebiet nur unwesentlich beeinflusst und für die bewohnten Objekte keine merkbaren Auswirkungen (keine merkbaren Änderungen des Wasserspiegels im Siedlungsgebiet) zu erwarten sind. Generell sind die Durchlässe so gelegt, dass das Hochwasser nach Abklingen der Hochwasserwelle zur Kainach zurückströmen kann.

Zusammenfassend wird die Gesamtbelastung für den Bereich Hochwasser in der Bauphase mit gering, im Betrieb mit keine bis gering und im Störfall mit keine beurteilt. Gesamt werden die Auswirkungen daher als vernachlässigbar bis gering nachteilig eingestuft.

Das Vorhaben umfasst eine Verlegung der Kainach, eines Seitenarmes der Kainach und des Lahngrabens sowie eine Querung des Muggaubaches. Die Durchgängigkeit der betroffenen Fließgewässer bleibt erhalten, eine geringfügige Laufverkürzung der Kainach wird durch die gesetzten Maßnahmen zur Strukturverbesserung kompensiert. Die Verlegung steht der Zielerreichung eines guten ökologischen Potentials des Detailwasserkörpers 802780049 nicht entgegen. Im Lahngraben und Muggaubach werden keine bis höchstens sehr geringfügige Auswirkungen erwartet.
Aus Sicht des behördlichen ASV für **Gewässerökologie und Fische** ergeben sich somit zusammenfassend in der Betriebsphase vernachlässigbare bis gering nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Oberflächenwasser.

Aus Sicht des ASV für **Naturschutz** wird festgestellt, dass trotz z.T. maßgeblicher Eingriffe in den Lebensraum Fließgewässer samt deren Uferbereichen, bei Umsetzung sämtlicher projektintegraler und Ausgleichsmaßnahmen und unter Berücksichtigung der Auflagenvorschläge „maximal „vernachlässigbare bis geringe nachteilige Auswirkungen“ auf das Schutzgut entstehen.

4.2.6 Luft - Luftreinhaltung, Immissionsschutz

4.2.6.1 Luftgüte

Beurteilungsgrundlagen

Die entscheidende gesetzliche Grundlage für die Messung von Luftschadstoffen in Österreich ist das Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L).

Als Beurteilungsmaß für Infrastrukturprojekte sind teilweise auch Immissionsgrenzwerte anzuwenden, die sich an den Grenzwerten der Luftqualitätsrichtlinie 2008/50/EG orientieren. Für Stickstoffdioxid ist gemäß § 20 Abs. 3 IG-L der „um 10 µg/m³ erhöhte Jahresmittelwert gemäß Anlage 1a zum IG-L", also 40 µg/m³ heranzuziehen.

Für die Feinstaubbelastung (PM_{10}) ist im IG-L ein Grenzwert von 50 µg/m³ als Tagesmittelwert festgelegt, wobei bei PM_{10} derzeit jährlich 25 Überschreitungen toleriert werden. Auch hier sind für Infrastrukturprojekte gemäß § 20 Abs. 3 IG-L andere Beurteilungsmaßstäbe anzulegen. Hier sind jährlich 35 Überschreitungstage zu tolerieren.

Irrelevanzkriterium

Wenn in einem Gebiet Grenzwertüberschreitungen auftreten, so erhöhen zusätzliche Emissionen die Wahrscheinlichkeit des Überschreitens von Grenzwerten. Um in diesen Gebieten aber dennoch Maßnahmen durchführen und Projekte umsetzen zu können, wurde das Irrelevanzkriterium aufgestellt und in § 20 Abs. 3 Zif. 1 IG-L 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 µg/m³ 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 µg/m³. Der Zusammenhang zwischen dem Jahresmittelwert und der Anzahl der Überschreitungen lautet:

JMW = 0,24 * (Anzahl Überschreitungstage) + 19,5
Bei der Anwendung einer Irrelevanzschwelle von 1% des korrespondierenden Jahresgrenzwertes ergibt sich also eine Zusatzbelastung von 0,28 µg/m³ als Jahresmittel, die als irrelevant im Sinne des Schwellenwertkonzeptes zu bewerten ist. Bei Infrastrukturprojekten sind hinsichtlich der Irrelevanzschwellen zusätzlich Aspekte zu berücksichtigen, da

- ⇒ es bei Infrastrukturprojekten zu keinen Kumulationen kommt,
- ⇒ zu berücksichtigen ist, dass neben Gebieten, die Zusatzbelastungen zu verkraften haben auch Bereiche entlastet werden und
- ⇒ da 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.

Standortvoraussetzungen

Hinsichtlich der Standortvoraussetzungen bezüglich der Vorbelastung mit Luftschadstoffen ist festzuhalten, dass für die Gemeinden Mooskirchen, Krottendorf-Gaisfeld, Söding-St. Johann und Ligist in der Statuserhebung PM_{10} 2002 bis 2005 nachgewiesen wurde, dass in diesem Bereich die Vorgaben des IG-L hinsichtlich der PM_{10}-Belastung nicht sicher eingehalten werden können. In der

Steiermärkischen Luftreinhalteverordnung 2011 wird daher die Region als Sanierungsgebiet nach § 8 Abs. 2 Z 4 IG-L ausgewiesen.

Zusätzlich zur flächenhaften Berechnung der Auswirkungen durch das gegenständliche Projekt werden auch konkrete Immissionspunkte betrachtet. Diese sind in der folgenden Tabelle 2 angeführt und in den Abbildungen 4 und 5 dargestellt.

Aufpunkt	KGNR	GSTNR	Adresse	Typ
0	63307	.67	Krottendorf-Gaisfeld Klein-Gaisfeld 17	Häuserkante
1	63307	.66	Krottendorf-Gaisfeld Klein-Gaisfeld 23	Grundstücksgrenze
2	63307	.74	Krottendorf-Gaisfeld Klein-Gaisfeld 47	Grundstücksgrenze
3	63307	559/3	Krottendorf-Gaisfeld Klein-Gaisfeld 48	Grundstücksgrenze
4	63307	559/5	Krottendorf-Gaisfeld Klein-Gaisfeld 49	Grundstücksgrenze
5	63307	571/2	Krottendorf-Gaisfeld Klein-Gaisfeld 51	Grundstücksgrenze
6	63307	568/1	Krottendorf-Gaisfeld Klein-Gaisfeld 132	Grundstücksgrenze
7	63307	558/8	Krottendorf-Gaisfeld Klein-Gaisfeld 155	Grundstücksgrenze
8	63335	708/4	Krottendorf-Gaisfeld Krottendorf 189	Grundstücksgrenze
9	63335	706	Krottendorf-Gaisfeld Krottendorf 316	Grundstücksgrenze
10	63312	847	Ligist Dietenberg 125	Häuserkante
11	63312	846	Ligist Dietenberg 126a	Häuserkante
12	63312	854	Ligist Dietenberg 127	Häuserkante
13	63342	74	Mooskirchen Marktplatz 2	Grundstücksgrenze
14	63342	84	Mooskirchen Oberer Markt 10	Häuserkante
15	63342	102	Mooskirchen Alte Poststraße 9	Häuserkante
16	63365	1736	Mooskirchen Alte Poststraße 21	Häuserkante
17	63342	266/1	Mooskirchen Hauptstraße 9	Häuserkante
18	63342	270	Mooskirchen Hauptstraße 11	Grundstücksgrenze
19	63365	1775	Mooskirchen Stögersdorf 73	Häuserkante
20	63318	553/1	Söding-Sankt Johann Hallersdorf 9	Häuserkante
21	63318	577	Söding-Sankt Johann Hallersdorf 10	Häuserkante
22	63318	578	Söding-Sankt Johann Hallersdorf 11	Häuserkante
23	63318	552	Söding-Sankt Johann Hallersdorf 51	Häuserkante
24	63318	520	Söding-Sankt Johann Hallersdorf 70	Häuserkante
25	63333	87/1	Söding-Sankt Johann Köppling 4	Grundstücksgrenze
26	63333	280/2	Söding-Sankt Johann Köppling 11	Häuserkante
27	63333	44/1	Söding-Sankt Johann Köppling 12	Häuserkante
28	63333	31	Söding-Sankt Johann Köppling 14	Häuserkante
29	63333	395/1	Söding-Sankt Johann Köppling 27	Grundstücksgrenze
30	63333	317/2	Söding-Sankt Johann Köppling 60	Häuserkante
31	63333	102/3	Söding-Sankt Johann Köppling 77	Häuserkante
32	63341	524	Söding-Sankt Johann Moosing 1	Häuserkante
33	63341	538	Söding-Sankt Johann Moosing 3	Häuserkante
34	63357	51	Söding-Sankt Johann Sankt Johann ob Hohenburg 17	Grundstücksgrenze
35	63357	129	Söding-Sankt Johann Sankt Johann ob Hohenburg 27	Häuserkante
36	63357	333/1	Söding-Sankt Johann Sankt Johann ob Hohenburg 37	Häuserkante
37	63357	331	Söding-Sankt Johann Sankt Johann ob Hohenburg 45	Häuserkante
38	63357	234/1	Söding-Sankt Johann Sankt Johann ob Hohenburg 64	Grundstücksgrenze
39	63357	234/2	Söding-Sankt Johann Sankt Johann ob Hohenburg 65	Grundstücksgrenze
40	63357	146/5	Söding-Sankt Johann Sankt Johann ob Hohenburg 67	Grundstücksgrenze
41	63357	131/3	Söding-Sankt Johann Sankt Johann ob Hohenburg 80	Häuserkante
42	63357	224/1	Söding-Sankt Johann Sankt Johann ob Hohenburg 99	Grundstücksgrenze
43	63352	367/8	Söding-Sankt Johann Packerstraße 170	Häuserkante
44	63352	334/9	Söding-Sankt Johann Packerstraße 192	Häuserkante
45	63328	1155	Söding-Sankt Johann Rollau 10	Häuserkante
46	63328	1119	Söding-Sankt Johann Rollau 17	Häuserkante
47	63328	1144	Söding-Sankt Johann Lindenstraße 71	Häuserkante
48	63328	1147	Söding-Sankt Johann Lindenstraße 75	Häuserkante
49	63328	1114	Söding-Sankt Johann Rollau 15a	Häuserkante
50	63307	557/9	Krottendorf-Gaisfeld Klein-Gaisfeld 194	Grundstücksgrenze
51	63357	177	Söding-Sankt Johann Sankt Johann ob Hohenburg 26a	Häuserkante

Tabelle 2. Beschreibung der Aufpunkte für die Immissionsberechnung

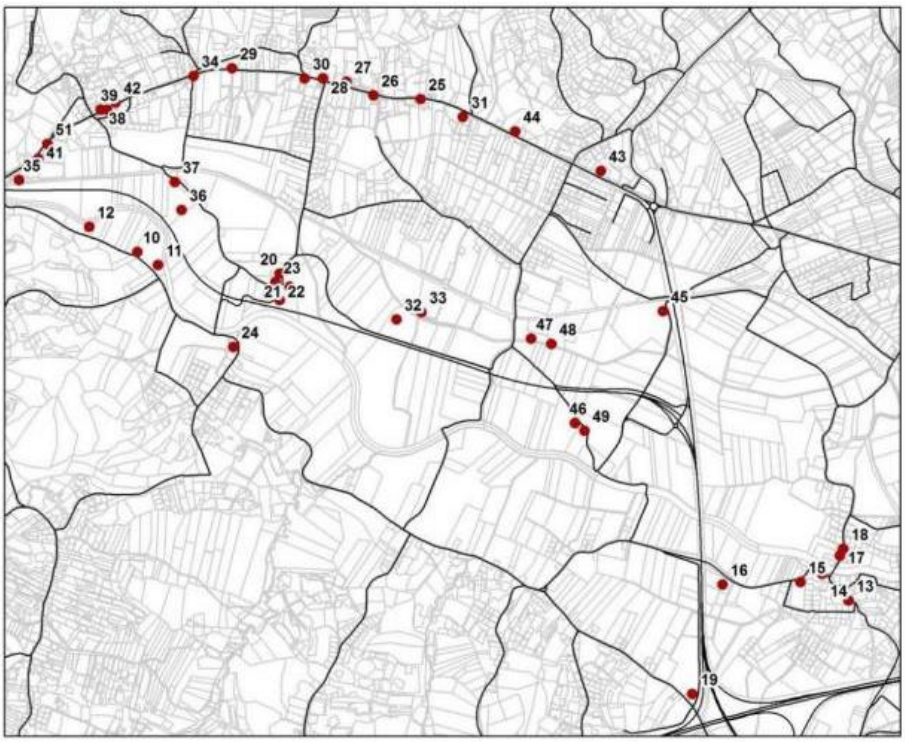

Abbildung 4. Lage der konkreten Immissionspunkte

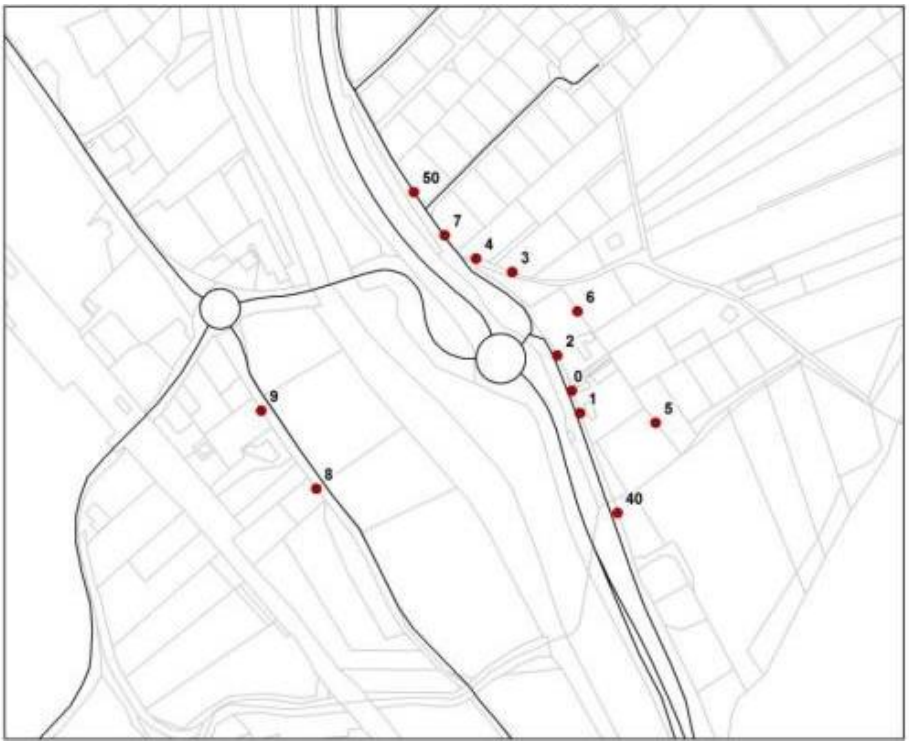

Abbildung 5. Lage der konkreten Immissionspunkte, Bereich Mooskirchen

4.2.6.1.1 Auswirkungen in der Bauphase

Emissionen

Die Emissionen auf den Baustellenbereichen setzen sich aus den Auspuffemissionen der Baumaschinen und Transport-LKWs, der Aufwirbelung fahrender Baumaschinen und Transport-LKWs sowie der Manipulation von staubenden Materialen zusammen.

Die Bauphase erstreckt sich über rund 30 Monate und wurde im Zuge der Projektentwicklung für die Jahre 2019 - 2022 projektiert. Sie unterteilt sich in zwei Bauabschnitte, welche wiederum aus einzelnen Bauschritten bestehen. Jedem Teilabschnitt ist eine Baufläche zugeordnet. Zusätzlich wird jede von den fünf Brücken einer Baufläche zugewiesen.

Im Fachgutachten werden die Jahresbezeichnung nicht geändert. Es ist aber klar, dass sich das Baugeschehen auf einen späteren Zeitpunkt bezieht, was für die Beurteilung aber grundsätzlich ohne Bedeutung ist.

Detailliert betrachtet werden die Emissionen jener Luftschadstoffe, die im Vergleich zu den Immissionsgrenzwerten mit dem höchsten Massenstrom emittiert werden bzw. deren derzeitige Belastung bereits sehr hoch ist. Es sind dies die Stickstoffoxide, bewertet als NO_2 und vor allem die Partikel, bewertet als PM_{10} und $PM_{2.5}$.

Die Zusatzbelastungen von PM_{10} und NO_2 durch das Baugeschehen bei den nächsten Wohnnachbarn sind zumindest teilweise als relevant im Sinne des Schwellenwertkonzeptes einzustufen. Die Beurteilungswerte für Infrastrukturprojekte des IG-L werden auch in der Bauphase an keinem Aufpunkt, der Nachbarn repräsentiert, erreicht.

Die Auswirkungen in der Bauphase sind jedoch im Gegensatz zur Betriebsphase zeitlich beschränkt. Auch während der Bauphase treten die maximalen Emissionen nur während weniger Wochen auf. Die ermittelten Gesamtbelastungen sind also nicht ausschließlich nach den Gesichtspunkten des Immissionsschutzes auf Basis des IG-L, sondern unter Berücksichtigung der Zeitdauer der erhöhten Belastung und der Zusammensetzung des freigesetzten Staubes aus medizinischer Sicht zu beurteilen. Wesentlich ist die Minimierung der Staubemissionen aus dem Baugeschehen dem Stand der Technik entsprechend durch die Umsetzung sowohl der im Projekt bereits vorgesehenen als auch der im Fachgutachten vorgeschlagenen staubmindernden Maßnahmen. Um NO_2-Immissionsbelastungen möglichst gering zu halten, sind Baumaschinen, die dem Stand der Technik entsprechen, einzusetzen.
Die höchsten **PM_{10}-Emissionen** treten im zweiten Baujahr auf, wobei der Bauabschnitt A am meisten zu den PM_{10}-Emissionen beiträgt. Im Jahresdurchschnitt werden in diesen 12 Monaten im Bauabschnitt A 0,37 kg/h PM_{10} und im Bauabschnitt B 0,33 kg/h PM_{10} emittiert.

Werden die Emissionen, welche auf den Bauabschnitten frei werden, nach Exhaust und Non Exhaust aufgeteilt, ist zu erkennen, dass die meisten Emissionen dem Bereich Non-Exhaust zuzuordnen sind.
Die höchsten **$PM_{2.5}$-Emissionen** treten ebenfalls im zweiten Baujahr auf. Im Jahresdurchschnitt werden in diesen 12 Monaten jeweils 0,04 kg/h $PM_{2.5}$ im Bauabschnitt A und B emittiert.

Die höchsten **NO_x-Emissionen** sind ebenfalls im zweiten Baujahr am höchsten. Im Jahresdurchschnitt werden in diesen 12 Monaten im Bauabschnitt A 0,31 kg/h NO_x und im Bauabschnitt B 0,83 kg/h NO_x emittiert.

Emissionen auf dem Straßennetz

Auf Basis der prognostizierten Verkehrszahlen für die Bauphase wurden die Emissionen mit dem Modell NEMO 3.7.1 berechnet. Hierbei ist anzumerken, dass es sich um eine „Worst-Case" Betrachtung handelt, da für die LKW-Fahrten die maximale Anzahl an Fuhren angenommen wurde. Für das Baujahr 2020 bedeutet dies 250 Fuhren pro Tag inklusive Leerfahrten. Eine Aktualisierung der Emissionsberechnungen wurde aus den vorhin beschriebenen Gründen nicht durchgeführt.

Im Vergleich zur Nullvariante erhöhen sich die Fahrleistungen im betrachteten Straßennetz um $1*10^6$ km/a oder um ca. 1%. Die NO_x-Emissionen steigen im ersten Baujahr um ca. 2,2 t oder 4% im 2. Baujahr um 3,0 t oder 5%. Die PM_{10}-Motoremissionen steigen im ersten Jahr der Bauphase um ca. 0,1 t oder 3%, im 2. Jahr um 0,1 t oder um 4%.

Notumfahrung B70 Alt

Im Zuge der Bauarbeiten kommt es zwischen St. Johann ob Hohenburg und Krottendorf auf einer Streckenlänge von rund 500 Meter zu einer leichten Verschiebung der Straße um etwa 10 Meter. In diesem Abschnitt grenzen keine Anrainer unmittelbar an die Straße an. Einzig der Aufpunkt 35 befindet sich in der Nähe der Notumfahrung. Laut Verkehrsplaner kommt es aufgrund der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zu geringfügigen lokalen Verkehrsverlagerungseffekten von rund 550 bis 700 Fahrzeugen pro Tag im Straßenquerschnitt von der B70 auf das umliegende Straßennetz.

Mit dieser Verkehrsverlagerung sind für den Schadstoff PM_{10} keine relevanten Veränderungen der Belastungen auf dem umliegenden Straßennetz zu erwarten. Für den Schadstoff NO_2 jedoch ergeben sich in unmittelbarer Nähe der Ausweichrouten relevante Zusatzbelastungen, allerdings kann eine Überschreitung der Grenzwerte ausgeschlossen werden.

Auf der alten B70 hingegen bewirkt die Verkehrsverlagerung eine Reduktion der Zusatzbelastungen. Die Notumfahrung der B70 hat demzufolge keine Auswirkung auf die Bewertung der Bauphase.

Immissionen:

Stickstoffdioxid (NO_2)

Für den Jahresmittelwert an NO_2 für die beiden Jahre mit intensiver Bautätigkeit wird der IG-L-Grenzwert von 35 µg/m³ entlang der Bauabschnitte bei keinem Anrainer überschritten. Es kommt im ersten Baujahr („2019") nur entlang der alten B70 bei zwei Anrainern (Aufpunkte 25 und 26) zu einer geringen Überschreitung des IG-L-Grenzwertes. Der Genehmigungsgrenzwert gemäß § 20 Abs. 3 IG-L von 40 µg/m³ wird bei keinem Anrainer überschritten. Der Vergleich von Nullvariante und Bauphase zeigt relevante Zusatzbelastungen von über 0,9 µg/m³ NO_2 im Jahresmittel.

Der Grenzwert für den maximalen Halbstundenwert an NO_2 von 200 µg/m³ wird bei keinem Anrainer überschritten. Die Zusatzbelastung während der Intensivbauphase zeigt keine relevanten Zusatzbelastungen von über 6 µg/m³.

Festgehalten wird, dass die ermittelten projektbedingten Immissionsbeiträge nicht mit Fahrzeugen bzw. mobilen Maschinen und Geräten berechnet worden sind, die bereits dem aktuellen Stand der Technik entsprechen, stellen also eine Situation dar, die schlechter als jene ist, die tatsächlich erwartet werden muss.

Der Stand der Technik in Bezug auf die Motoremissionen ist aus luftreinhaltetechnischer Sicht jedenfalls zu fordern.

Die flächenhafte Darstellung aller bewerteten Situationen ist im Fachbericht Luftschadstoffe enthalten.

Feinstaub (PM_{10})

Bei den Ergebnissen wurde bei der Aufwirbelung von den Baumaschinen und LKW eine Maßnahmenwirksamkeit von 80% berücksichtigt.

Das Ergebnis der Ausbreitungsrechnung zeigt, dass der Jahresmittelgrenzwert von 40 µg/m³ im zweiten Baujahr („2021“) bei einem Anrainer (Immissionspunkt 22) überschritten wird. Dieser Anrainer soll aber abgelöst werden und wird bei der Bewertung nicht berücksichtigt. Bei Anwendung des äquivalenten Jahresmittelwertes von 28 µg/m³ werden bei einigen Anrainern die tolerierten 35 Überschreitungstage gemäß § 20 IGL überschritten.

Auch hier sind die entsprechenden flächenhaften Darstellungen im Fachbericht Luftschadstoffe enthalten.

Feinstaub $PM_{2.5}$

Bei den Ergebnissen wurde bei der Aufwirbelung von den Baumaschinen und LKW eine Maßnahmenwirksamkeit von 80% berücksichtigt.

$PM_{2.5}$-Grenzwertüberschreitungen (> 25 µg/m³ im Jahresmittel) treten im zweiten Baujahr („2020“) im Bereich der Bauanschnitte auf. Im ersten Baujahr sind keine Grenzwertüberschreitungen zu erwarten. Die flächenhaften Darstellungen der Ergebnisse der Ausbreitungsrechnung sind im Fachbericht Luft enthalten.

Aufpunkte

Für den Schadstoff NO_2 ergeben sich im ersten Baujahr („2019“) bei zwei Anrainern Grenzwertüberschreitungen, jedoch wird der Genehmigungsgrenzwert von 40 µg/m³ nicht überschritten. Im zweiten Baujahr („2020“) ergeben sich keine Grenzwertüberschreitungen, jedoch wird der Grenzwert von 35 µg/m³ (inklusive 5 µg/m³ Toleranzmarge) bei zwei Anrainern erreicht. Außerdem kommt es zu relevanten Zusatzbelastungen größer als 10% des Grenzwertes bei den nächsten Anrainern. Dies berücksichtigt noch nicht, dass einerseits die NO_x-Emissionen durch strengere Abgasgesetzgebung und die Flottenerneuerung nun geringer ist, als zum Zeitpunkt der Berechnung und andererseits auch die Grundbelastung deutlich gesunken ist.

Daher können die Auswirkungen für NO_2 als vertretbar eingeordnet werden.

In Bezug auf PM_{10} ist ebenfalls mit relevanten Zusatzbelastungen größer als 10% des Grenzwertes bei einigen Aufpunkten zu rechnen. Trotz dieser Zusatzbelastungen tritt nur bei einem Aufpunkt (Aufpunkt 22) eine Überschreitung des Grenzwertes für den Jahresmittelwert auf. Dieser Aufpunkt soll abgelöst werden und wird bei der Bewertung nicht berücksichtigt. Die Auswirkungen für PM_{10} können demzufolge als vertretbar eingeordnet werden.

Die Zusatzbelastungen bei PM_{10} können weiter in „Exhaust“ und „Non-exhaust“ aufgeteilt werden. Hierbei zeigt sich, dass der Exhaust Anteil in der Nähe der Bauflächen bei rund 1 Prozent liegt. In Straßennähe, wo der maßgebliche Anteil der Zusatzbelastungen durch die Transportfahrten der LKW bestimmt ist, beträgt der Exhaust-Anteil rund 17%.

Für den Schadstoff $PM_{2.5}$ werden ebenfalls relevante Zusatzbelastungen von über 10% des Grenzwertes bei den nächsten Anrainern errechnet. Allerdings wird bei keinem Anrainer der Grenzwert von 25 µg/m³ überschritten. Die Auswirkungen für $PM_{2.5}$ können als vertretbar eingeordnet werden.

Die Grenzwertüberschreitung der Staubdeposition am Aufpunkt 22 ist ebenfalls unter dem Aspekt zu sehen, dass dieses Objekt im Zuge des Baus abgelöst wird.

Bewertung für die Bauphase

Die Bauphase sollte projektgemäß von 2019 bis Anfang 2022 dauern, wobei für die Jahre 2020 und 2021 durchgehend Bautätigkeiten zu erwarten gewesen wären. Die Verschiebung des Zeitplans wirkt sich auf die Luftschadstoffemissionen nur soweit aus, als dass motorbedingte Emissionen zurückgehen. Die diffusen Emissionen aus dem Baugeschehen sowie durch Fahrbewegungen auf nicht befestigten oder verschmutzten Straßen ändern sich im Laufe der Jahre nicht. Eine Aktualisierung des Bauzeitplans und eine Neuberechnung ist also aus luftreinhaltetechnischer Sicht nicht erforderlich.

Das Baugeschehen wirkt sich auf die Immissionssituation im Umfeld teilweise relevant, jedenfalls aber zeitlich begrenzt aus. Das Baugeschehen findet mit den wesentlichen Arbeiten in Bereichen statt, die sich noch nicht im unmittelbaren Nahbereich von Wohnbebauung befinden. Um die Auswirkungen der Bauphase einerseits zu minimieren, andererseits zu verhindern, dass durch Verschmutzungen Auswirkungen außerhalb des Baugeländes auftreten, sind emissionsmindernde Maßnahmen entsprechend dem Stand der Technik im Zuge der Bauausführung unbedingt umzusetzen.

4.2.6.1.2 Auswirkungen in der Betriebsphase

Zu beurteilen ist die Änderung der Auswirkungen von Luftschadstoffimmissionen, verursacht durch das Projekt im Vergleich zur Nullvariante. Da die Emissionsfaktoren für Luftschadstoffe durch die Flottenerneuerung stärker zurückgehen, als die Steigerung der Verkehrsleistung, ist das erste volle Jahr nach der Inbetriebnahme jenes, in dem die höchsten Auswirkungen zu erwarten sind.

Es ist aber auch klar, dass die Prognoserechnungen nur dann der Realität entsprechen, wenn die Emissionen der Fahrzeuge wie erwartet zurückgehen, weil die von der Kommission getroffenen Maßnahmen so wirken, wie erwartet. Festzuhalten ist, dass für die Emissionsprognosen die neuesten Modelle verwendet worden sind. Das Projekt soll in einem Gebiet umgesetzt werden, in dem Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten für den Luftschadstoff PM_{10} nicht auszuschließen ist.

Der Schwerpunkt der Beurteilung liegt in den Jahresmittelwerten. Diese sind auch lufthygienischer Sicht von wesentlich größerer Bedeutung als Kurzzeitwerte. Sie sind auch die strengeren Beurteilungsmaßstäbe. Dort wo fallweise NO_2-Überschreitungen des Halbstundenmittel-Grenzwertes registriert werden, kann auch der Jahresmittelgrenzwert nicht eingehalten werden. Außerdem ist die Prognosesicherheit der Langzeitwerte wesentlich größer, da diese statistisch gut abgesichert sind.

Kurzzeitwerte sind statistisch gesehen Extremwerte, die nur sehr unsicher prognostiziert werden können. Nicht nur bei der Berechnung, sondern auch im Zuge von Immissionsmessungen treten hohe Spitzen bei einem zufälligen Zusammentreffen mehrerer ungünstiger Faktoren auf.

Damit das Projekt aus luftreinhaltetechnischer Sicht positiv zu beurteilen ist, sind folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

⇒ Die ausschlaggebenden Grenzwerte sind die Beurteilungswerte gemäß § 20 Abs. 3 IG-L.

⇒ Dort, wo vor der Umsetzung des Projektes Beurteilungswerte nach § 20 Abs. 3 IG-L nicht überschritten werden, darf dies auch nach der Realisierung nicht geschehen.

⇒ Dort wo bereits vor der Realisierung des Projektes die Vorgaben gemäß § 20 Abs. 3 IG-L nicht eingehalten werden können, darf die Situation nicht verschlechtert werden. Das ist dann gewährleistet, wenn zusätzliche Emissionen keine nachweisbare Veränderung der Istsituation bewirken, wenn also zusätzliche Belastungen als irrelevant im Sinne des Schwellenwertkonzeptes zu bewerten sind.

⇒ Es werden die Schwellenwerte gemäß RVS 04.02.12 herangezogen.

Emissionen im Betrieb

Auf Basis der dem Projekt zugrunde gelegten Verkehrszahlen wurden für die Nullvariante 2022 die Emissionen berechnet. Damit wurde dem Umstand Rechnung getragen, dass es im langen Zeitraum der Projektentwicklung zu mehreren Anpassungen der Emissionsfaktoren, im Besonderen bei Diesel-PKWs gekommen ist. Diese bilden den Umstand ab, dass diese Fahrzeuge im Realbetrieb deutlich höhere NO_x Emissionen freisetzten, als dies auf Grund der Emissionsgrenzwerte anzunehmen war. Auch bei anderen Luftschadstoffen zeigten sich allerdings wesentlich geringere Emissionserhöhungen.

Es kommt im betrachteten Projektgebiet bei Nichtumsetzung des Projektes zu einer Zunahme der gefahrenen KFZ-Kilometer von rund 3%. Da die Emissionsfaktoren zukünftig jedoch abnehmen, kommt es bei fast allen Schadstoffen zu einer deutlichen Reduktion.

Auf Basis der zur Verfügung gestellten Verkehrszahlen wurden für die Betriebsphase 2022 die Emissionen auf Basis aktueller Emissionsfaktoren berechnet. Es kommt in Summe weder bei den gefahrenen KFZ-Kilometern, noch bei den Schadstoffen zu nennenswerten Veränderungen. Durch die Errichtung neuer Straßen ändern sich jedoch die Verkehrsströme und damit das lokale Auftreten der Emissionen. Diese örtliche Veränderung der Freisetzung von Luftschadstoffen wird im Zuge der Immissionsprognose berücksichtigt.

Die Auswertungen zeigen, dass sowohl im Prognosejahr 2022 als auch im Prognosejahr 2030 bei keinem der Anrainer mit der Überschreitung von Grenzwerten durch projektbedingte Emissionen zu rechnen ist. Bei PM_{10} kommt es an keinem Immissionspunkt zu einem relevanten Immissionseintrag, somit ist der Einfluss auf die Luftgütesituation im Projektgebiet vernachlässigbar. Die Auswirkungen durch das Vorhaben werden vom ASV mit vernachlässigbar bis gering nachteilig eingestuft.

Für die Betriebsphase werden keine Maßnahmen vorgeschlagen.

Auswirkungen des Betriebes, Immissionen

Basierend auf den ermittelten Emissionen wurden neben dem Istzustand 2015, die Nullvarianten und

die Betriebsfälle für die Jahre 2022 und 2030, sowie 2 Detailbetrachtungen bei kritischen Aufpunkten für das Bezugsjahr 2022 berechnet. Die neuberechneten Emissionsmengen führten auch zu erforderlichen Anpassungen bei den Immissionskonzentrationen.

Nicht als immissionsmindernd wurde der Rückgang der Grundbelastung in den vergangenen Jahren berücksichtigt. Die angegebenen Immissionskonzentrationen sind daher als Worst Case zu betrachten.

Stickstoffdioxid Bestand 2015

Für den Bestand im Basisjahr 2015 kommt es bei NO_2 in Hinblick auf die Kurzzeitbelastung zu keinen Grenzwertüberschreitungen. Hingegen werden bei den Langzeitbelastungen Grenzwertüberschreitun- gen bei einzelnen Aufpunkten im Bereich Köppling und St. Johann ob Hohenburg direkt an der Bundesstraße modelliert.

Nullvariante

Für Stickstoffdioxid werden für das Jahr 2022 (Planfall N_2022) für den Jahresmittelwert bei zwei Anrainern (Nr. 25 und 26) im Bereich Köppling Grenzwertüberschreitungen von mehr als 35 µg/m³ errechnet. Überschreitungen des Beurteilungswertes von 40 µg/m³ treten an keinem Immissionspunkt auf. Beim maximalen Halbstundenmittelwert wird der Grenzwert an allen Aufpunkten eingehalten. Im Jahr 2030 (Planfall N_2030) werden sowohl für den Langzeitmittelwert als auch für den Kurzzeitmittelwert keine Grenzwertüberschreitungen errechnet.

Betriebsphase

Maßgeblich für die Beurteilung ist jene Veränderung die sich mit Umsetzung des Projektes im Vergleich zur Nullvariante für das entsprechende Prognosejahr ergibt. Verglichen werden also die Szenarien N_2022 mit P_2022 bzw. N_2030 mit P_2030.

Der Grenzwert des IG-L von 35 µg/m³ (inklusive 5 µg/m³ Toleranzmarge) noch der Genehmigungsgrenzwert gemäß § 20 IG-L von 40 µg/m³ wird bei den Anrainern erreicht.

Zusätzliche Belastungen treten im Bereich der neuen Straßentrasse auf. Betroffen sind Nachbarn im Besonderen dort, wo die neue Trasse mit der bestehenden Straße verbunden wird (Bereich Krottendorf). Bedeutende Entlastungen ergeben sich bei den Wohngebieten entlang der bestehenden Trasse der B70.

Feinstaub PM_{10}

Zur Bewertung der projektbedingten PM_{10}-Zusatzbelastungen ist neben dem Jahresmittelgrenzwert vor allem die Überschreitungshäufigkeit des Tagesmittelwertes entscheidend. Die Beurteilung erfolgt auf Basis des äquivalenten Jahresmittelwertes.

Das Projekt soll in einem PM_{10}-Sanierungsgeebiet umgesetzt werden. Damit dürfen Betroffene nicht relevant durch zusätzliche projektbedingte Immissionsbeiträge belastet werden. Gemäß RVS 04.02.12 kommt eine Irrelevanzschwelle von 1,2 µg/m³ zur Anwendung.

Bestand 2015

Der Grenzwert für den PM_{10}-Jahresmittelwert von 40 µg/m³ wird im Projektgebiet nicht überschritten. Es treten im gesamten Untersuchungsgebiet mehr als die tolerierten 25 Überschreitungstage gemäß IG- L auf, das entspricht einem äquivalenten Jahresmittelwert von 26 µg/m³. Auch der Beurteilungswert von 35 Überschreitungstagen pro Jahr (entsprechend einem äquivalenten Jahresmittelwert von 28 µg/m³) wird in weiten Bereichen zumindest fallweise überschritten.

Nullvariante

Für PM_{10} werden sowohl für das Jahr 2022 (Planfall N_2022) als auch für das Jahr 2030 (Planfall N_2030) für den Jahresmittelwert an keinem Aufpunkt Grenzwertüberschreitungen von mehr als 40 µg/m³ errechnet. Die Anzahl der tolerierten Überschreitungstage wird bei einigen Nachbarn überschritten.

Dabei wird nicht als immissionsmindernd berücksichtigt, dass sich die Vorbelastung im Laufe der Zeit (2015 bis 2022 bzw. 2030) deutlich reduziert (hat).

Betriebsphase

Für die Betriebsphase ist die PM_{10}-Vorbelastung von untergeordneter Bedeutung, da auf Grund der Lage im IG-Sanierungsgebiet keine relevanten projektbedingten Immissionsbeiträge toleriert werden, dies unabhängig von der Vorbelastung. Es werden relevante Zusatzbelastungen bei zwei Aufpunkten direkt an der Häuserkante (22, 35) festgestellt. Der Grenzwert für den Jahresmittelwert wird bei keinem Anrainer überschritten Der Aufpunkt 22 wird abgelöst und muss deshalb nicht bei der Bewertung berücksichtigt werden.

Beim Aufpunkt 35 treten relevante Zusatzbelastungen im Jahresmittel von 1.3 µg/m³ auf. Da die Zusatzbelastung nur knapp über dem Schwellenwert liegt und die Lärmschutzwand bei der Modellierung nicht berücksichtigt wurde, wurde für diesen Aufpunkt zusätzlich eine Detailsimulation unter Berücksichtigung der zusätzlichen Abschirmung durchgeführt.

Für den Schadstoff werden keine relevanten Zusatzbelastungen bei diesen Aufpunkten berechnet. Der Grenzwert für den Jahresmittelwert wird nicht überschritten. Die Auswirkungen für PM_{10} können daher unter Berücksichtigung der Lärmschutzwand als irrelevant eingeordnet werden.

Das Ergebnis der Ausbreitungsrechnung für den Jahresmittelwert von PM_{10} zeigen, dass der Grenzwert des IG-L von 40 µg/m³ im Projektgebiet nicht erreicht wird.

Zusätzliche Belastungen treten im Bereich der neuen Straßentrasse auf. Betroffen sind Nachbarn im Besonderen dort, wo die neue Trasse mit der bestehenden Straße verbunden wird (Bereich Krottendorf). Bedeutende Entlastungen ergeben sich bei den Wohngebieten entlang der bestehenden Trasse der B70.

Feinstaub $PM_{2.5}$

Bestand 2015

Grenzwertüberschreitungen für den Jahresmittelwert von $PM_{2.5}$ (> 25 µg/m³) sind im Projektgebiet nicht zu erwarten.

Nullvariante

Auch wenn es zu keiner Projektrealisierung kommt, treten $PM_{2.5}$-Grenzwertüberschreitungen weder im Jahr 2022 noch im Jahr 2030 auf.

Betriebsphase

Für den Schadstoff $PM_{2.5}$ kommt es durch den Betrieb der Straße zu keinen projektbedingten Immissionsbeiträgen, die zu einer Überschreitung von Grenzwerten führen. Relevante Zusatzbelastungen liegen bei den oben genannten Anrainern (Nr. 22 und 35) vor. Der Anrainer Nr. 22 wird abgelöst und wird bei der Bewertung nicht berücksichtigt. Beim Anrainer Nr. 35 werden 0,8 µg/m³ berechnet, wobei diese Immissionserhöhung zu keiner Grenzwertüberschreitung führt und somit zu tolerieren ist. Die in diesem Bereich zu errichtende Lärmschutzwand wurde bei dieser Auswertung nicht als immissionsmindernd berücksichtigt. Die Auswirkungen für $PM_{2.5}$ können daher als geringfügig eingeordnet werden.

Andere Luftschadstoffe

Für die Schadstoffe SO_2 und Benzo(a)pyren gilt, dass der Emissionsbeitrag des Verkehrs nur in untergeordnetem Ausmaß zur Gesamtbelastung beiträgt. Für SO_2 ist die Gesamtbelastung bereits als sehr niedrig einzustufen. Für B(a)P gilt, dass hier die Vorbelastung bereits sehr hoch ist. Emissionen aus dem Verkehr tragen dazu aber nicht mehr als geringfügig bei. Untersuchungen haben gezeigt, dass B(a)P- Emissionen, selbst an nahe gelegenen Autobahnabschnitten zum überwiegenden Teil aus dem Sektor Hausbrand stammen. Die übrigen Quellgruppen spielen eine untergeordnete Rolle.

Der Schadstoff CO_2 wird nur emissionsseitig betrachtet. Als klimarelevantes Treibhausgas erfolgt die Beurteilung der Auswirkungen im Fachbeitrag Klima.

CO und Benzol sind als Schadstoffe zwar (auch) Verkehrsemissionen zuzuordnen, allerdings ist die Vorbelastungen dieser Schadstoffe im Untersuchungsgebiet so gering, dass selbst an verkehrsexponierten Standorten die Grenzwerte deutlich unterschritten werden. Ein Erreichen der Grenzwerte durch projektbedingte Emissionen ist auszuschließen. Auf eine detaillierte Untersuchung kann daher aus fachlicher Sicht verzichtet werden.

4.2.6.1.3 Zusammenfassung und Bewertung

Beschreibung des Ist-Zustandes

Die Beschreibung der derzeitigen Immissionssituation im Untersuchungsraum erfolgte für die lufthygienischen Indikatorparameter Stickstoffoxide, PM_{10} sowie $PM_{2.5}$. Es sind dies jene, an denen der Verkehr deutlichen Anteile an der Gesamtbelastung hat, und für die durch Messung oder Modellierung nachgewiesen wurde, dass Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten im Projektgebiet auftreten.

In der Statuserhebung PM_{10} 2002 bis 2005 wurde nachgewiesen, dass in diesem Bereich die Vorgaben des IG-L hinsichtlich der PM_{10}-Belastung nicht sicher eingehalten werden können. In der Steiermärkischen Luftreinhalteverordnung 2011 wird daher das Projektgebiet als Sanierungsgebiet nach § 8 Abs. 2 Z 4 IG-L ausgewiesen.

Hinweis: Seit Inkrafttreten der Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) 2019 (VO 2019 Belastete Gebiete nach Anhang 2 UVP-G 2000, BGBl.II Nr.101/2019) sind die Gemeindegebiete von Mooskirchen, Söding-St. Johann, Krottendorf und Ligist keine belasteten Gebiete im Sinne dieser Verordnung. Mit der vorher gültigen Verordnung über belastete Gebiete (Luft) zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (BGBl.II Nr.166/2015) war das noch der Fall gewesen.

Auswirkung in der Bauphase

Die Emissionen auf den Baustellenbereichen setzen sich aus den Auspuffemissionen der Baumaschinen und Transport-LKWs, der Aufwirbelung fahrender Baumaschinen und Transport-LKWs sowie der Manipulation von staubenden Materialen zusammen.

Detailliert betrachtet werden die Emissionen jener Luftschadstoffe, die im Vergleich zu den Immissionsgrenzwerten mit dem höchsten Massenstrom emittiert werden bzw. deren derzeitige Belastung bereits sehr hoch ist. Es sind dies die Stickstoffoxide, bewertet als NO_2 und vor allem die Partikel, bewertet als PM_{10} und $PM_{2.5}$.

Die Zusatzbelastungen von PM_{10} und NO_2 durch das Baugeschehen bei den nächsten Wohnnachbarn sind zumindest teilweise als relevant im Sinne des Schwellenwertkonzeptes einzustufen. Die Beurteilungswerte für Infrastrukturprojekte des IG-L werden auch in der Bauphase an keinem Aufpunkt, der Nachbarn repräsentiert, erreicht.

Die Auswirkungen in der Bauphase sind jedoch im Gegensatz zur Betriebsphase zeitlich beschränkt. Auch während der Bauphase treten die maximalen Emissionen nur während weniger Wochen auf. Die ermittelten Gesamtbelastungen sind also nicht ausschließlich nach den Gesichtspunkten des Immissionsschutzes auf Basis des IG-L, sondern unter Berücksichtigung der Zeitdauer der erhöhten Belastung und der Zusammensetzung des freigesetzten Staubes aus medizinischer Sicht zu beurteilen.

Wesentlich ist die Minimierung der Staubemissionen aus dem Baugeschehen dem Stand der Technik entsprechend durch die Umsetzung sowohl der im Projekt bereits vorgesehenen als auch der im Fachgutachten vorgeschlagenen staubmindernden Maßnahmen. Um NO_2-Immissionsbelastungen möglichst gering zu halten, sind Baumaschinen, die dem Stand der Technik entsprechen, einzusetzen.

Auswirkungen in der Betriebsphase

Zu beurteilen ist die Änderung der Auswirkungen von Luftschadstoffimmissionen, verursacht durch das Projekt im Vergleich zur Nullvariante. Da die Emissionsfaktoren für Luftschadstoffe durch die Flottenerneuerung stärker zurückgehen, als die Steigerung der Verkehrsleistung, ist das erste volle Jahr nach der Inbetriebnahme jenes, in dem die höchsten Auswirkungen zu erwarten sind.

Das Projekt soll in einem Gebiet umgesetzt werden, in dem Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten für den Luftschadstoff PM_{10} nicht auszuschließen ist. Der Schwerpunkt der Beurteilung liegt in den Jahresmittelwerten. Diese sind auch lufthygienischer Sicht von wesentlich größerer Bedeutung als Kurzzeitwerte. Sie sind auch die strengeren Beurteilungsmaßstäbe. Damit das Projekt aus luftreinhaltetechnischer Sicht positiv zu beurteilen ist, sind folgende Voraussetzungen zu erfüllen:

⇒ Die ausschlaggebenden Grenzwerte sind die Beurteilungswerte gemäß § 20 Abs. 3 IG-L.

⇒ Dort, wo vor der Umsetzung des Projektes Beurteilungswerte nach § 20 Abs. 3 IG-L nicht überschritten werden, darf dies auch nach der Realisierung nicht geschehen.

⇒ Dort wo bereits vor der Realisierung des Projektes die Vorgaben gemäß § 20 Abs. 3 IG-L nicht eingehalten werden können, darf die Situation nicht verschlechtert werden. Das ist dann gewährleistet, wenn zusätzliche Emissionen keine nachweisbare Veränderung der Istsituation bewirken, wenn also zusätzliche Belastungen als irrelevant im Sinne des Schwellenwertkonzeptes zu bewerten sind.

⇒ Es werden die Schwellenwerte gemäß RVS 04.02.12 herangezogen.

Die Auswertungen zeigen, dass sowohl im Prognosejahr 2022 als auch im Prognosejahr 2030 bei keinem der Anrainer mit der Überschreitung von Grenzwerten durch projektbedingte Emissionen zu rechnen ist. Bei PM_{10} kommt es an keinem Immissionspunkt zu einem relevanten Immissionseintrag, somit ist der Einfluss auf die Luftgütesituation im Projektgebiet vernachlässigbar.

Die Umsetzung des Projektes ist zwar mit zusätzlichen Luftschadstoffemissionen verbunden, diese sind jedoch entweder als irrelevant im Sinne des Schwellenwertkonzeptes zu beurteilen oder es werden keine Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten verursacht. Damit kann auch für den Fachbereich Luftreinhaltung das Projekt als umweltverträglich eingestuft werden.

Die Auswirkungen werden von Seiten des behördlichen ASV auf die Luft mit vernachlässigbar bis gering nachteilig eingestuft.

4.2.7 Luft – Klima

4.2.7.1 Lokal und Mesoklima

Das Projektgebiet befindet sich in einem klimatisch sehr differenziert gegliederten Gebiet. Die Beckenlagen des westlichen Grazer Vorlandes bis hin zum Köflacher Becken sind durch windschwache Wetterlagen mit schlechter Durchlüftung und der Ausprägung von lokalen Windsystemen gekennzeichnet. Für die Beurteilung des lokalklimatischen Ist-Zustandes im Untersuchungsgebiet wurden langjährige Zeitreihen der charakteristischen Klimaelemente Lufttemperatur, Luftfeuchte, Niederschlag, Schneeverhältnisse, Nebelhäufigkeit, Windrichtung und Windgeschwindigkeit herangezogen.

Im Vorhabensgebiet treten die Klimatope, agrarische Nutzung, Siedlung und Ebene ohne Bebauung bzw. Bewuchs auf. Für die Bewertung jedenfalls relevant ist das gemessene Talwindsystem des Kainachtals, welchem eine wichtige Bedeutung bei der Durchlüftung der westlichen Grazer Bucht zukommt. Die Sensibilitätsbewertung ergibt damit für die gemessenen Klimaelemente Temperatur, Luftfeuchte, Windrichtung und Windgeschwindigkeit im Untersuchungsgebiet eine mittlere Sensibilität.

Während der Bauphase ist durch die Baumaschineneinsätze bzw. die zusätzlichen Flächenversiegelungen mit geringfügigen Auswirkungen auf das Lokalklima zu rechnen. Diese sind aufgrund der zeitlich begrenzten Bauphase als nicht relevant einzustufen.

Die Bewertung der Auswirkungen im Planfall erfolgt für die Klimaelemente Temperatur, Luftfeuchte, Windrichtung und Windgeschwindigkeit. Durch die Versiegelung der Trasse ist direkt über diesen Flächen bzw. im Nahbereich (wenige Dekameter Entfernung) von geringfügigen Auswirkungen auf Temperatur und Luftfeuchte auszugehen. Die geplante Trasse verläuft weitgehend parallel zur vorherrschenden Hauptwindrichtung im Kainachtal. Lediglich in einer Kurve gibt es einen kurzen in N-S-Richtung verlaufenden Straßenabschnitt, welcher mit den zugehörigen Lärmschutzwänden ein kleinräumiges Strömungshindernis darstellt. Grundsätzlich kann dieser Bereich ausreichend umströmt werden, kleinräumig sind Kaltluftstauungen nicht ganz auszuschließen. Da sich im betroffenen Bereich keine sensiblen landwirtschaftlichen Kulturen befinden, ist die daraus resultierende erhöhte Frostgefährdung als gering einzustufen. Auch die Auswirkungen auf Windrichtung und Windgeschwindigkeit werden aufgrund der geringen Beeinflussung durch die Trasse selbst und die zugehörigen Kunstbauten als gering bewertet.

Bezüglich der Treibhausgasemissionen des Straßenverkehrs werden durch die Realisierung des Projekts keine relevanten Änderungen gegenüber der Nullvariante ermittelt.

Die makroklimatischen Auswirkungen betreffen vorwiegend die zusätzlichen CO_2 Emissionen während der Betriebsphase. Eine diesbezügliche Bewertung findet im Klima- und Energiekonzept statt.

Zur Beeinflussung von relevanten Klimaparametern im Projektgebiet ergeben sich aufgrund der geringen Sensibilität der untersuchten Parameter Wind, Temperatur und Feuchte im lokal- und mikroklimatischen Scale im Zusammenwirken mit den geringen projektbedingten Eingriffsintensitäten sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase laut ASV geringe Eingriffserheblichkeiten.

Zusammenfassend kann das Projekt hinsichtlich der Auswirkungen auf das Klima als umweltverträglich bewertet werden. Die Auswirkungen durch das Vorhaben auf das Klima werden vom ASV mit vernachlässigbar bis gering nachteilig eingestuft. Es sind auch keine spezifischen Maßnahmen erforderlich.

4.2.7.2 Klima und Energie

Das Vorhaben und seine Auswirkungen werden hinsichtlich der zu erwartenden Auswirkungen auf Ziele des Klimaschutzes bzw. Möglichkeiten der Energieeinsparung und effizienten Energienutzung beurteilt.

Energie- und Klimabilanz

Für den Bau der B70 Neu ist eine Gesamtbauzeit von 36 Monaten ausgewiesen. Die Haupttätigkeiten und somit der höchste Energieverbrauch sowie Treibhausgasemissionen fallen in das Baujahr 2. Der Gesamtenergiebedarf der Bauphase beträgt 17.170 MWh und übersteigt in 3 Baujahren die Relevanzschwelle von 1.400 MWh/a.

	Energiebedarf		Relevanzschwelle
	MWh	[TJ]	[liegt 1.400 MWh bzw. ca. 5 TJ]
Baujahr 1	2.250,00	8,10	relevant
Baujahr 2	9.408,00	34,13	relevant
Baujahr 3	5.502,00	19,81	relevant
Baujahr 4	10,00	0,04	nicht relevant

Tabelle 3: Darstellung des Energiebedarfs und Relevanz hinsichtlich der Bewertung gemäß Leitfaden zur Erstellung des Klima- und Energiekonzeptes im Rahmen von UVP-Verfahren.

Die Baumaschinen weisen mit insgesamt 16.634 MWh den größten Energiebedarf auf. Der Energiebedarf für den (LKW)-Verkehr auf dem öffentlichen Straßennetz ist nicht ausgewiesen. Die internen Transportfahrten weisen einen Energiebedarf von 534 MWh auf. Die Treibhausgasemissionen der Bauphase belaufen sich auf ca. 5.940 t CO_2eq. Davon entfallen mehr als die Hälfte auf des 2.Baujahr mit ca. 3.290 t CO_2eq. Auch bei den Treibhausgasemissionen ist der Großteil der Emissionen auf die Baumaschinen zurückzuführen und betragen insgesamt 4.385,86 t CO_2eq. Da alle 3 Baujahre knapp (Baujahr 1 und 3) bis deutlich (Baujahr 2) über den 5 TJ liegen ist die Bauphase mit nachteiligen Auswirkungen für den Fachbereich Klima und Energie zu bewerten. Jedoch ist festzuhalten, dass alle Baujahre unter der Relevanzschwelle für energieintensive Vorhaben, welche mit 50 TJ/a festgelegt ist, liegen. Das Baujahr 4 ist vernachlässigbar.

Für die Errichtung der B70 Neu kommt es insgesamt auf der gesamten Ausbaulänge zu einer Flächenbeanspruchung und einer damit verbundenen Landnutzungsänderung. Ein Großteil der Fläche des Untersuchungsgebietes ist laut dem Fachbericht Pflanzen und deren Lebensräume als intensiv bewirtschaftete Ackerfläche ausgewiesen. Nur 4,3% bzw. 4,4 ha der Fläche im gesamten Untersuchungsgebiet wird dem Biotyp Wald und Forste zugerechnet. Die direkt durch die Trassenführung und durch die Bautätigkeiten betroffenen Waldgebiete sind deutlich unter dem oben genannten Wert. Daher ist für die Bewertung des Vorhabens der Verlust von Treibhausgassenken durch die Rodung von Waldflächen nicht relevant.

In der Betriebsphase kommt es nur zu einem geringen Energiebedarf für Infrastrukturanlagen sowie deren Pflege. Dieser liegt unter der Relevanzschwelle um muss daher nicht ausgewiesen werden und ist auch für die Bewertung nicht von Relevanz. Gemäß dem „Leitfaden für das Klima- und Energiekonzept im Rahmen von UVP-Verfahren“ ist bei Linienvorhaben primär die Bauphase zu betrachten. Eine Darstellung der voraussichtlichen Treibhausgasemissionen des induzierten Verkehrs wird aber empfohlen. Diese liegt vor und die Entwicklung Treibhausgasemissionen zeigt eine Zunahme der Fahrleistung sowohl für den Planfall 2022 als auch für den Planfall 2030. Bei den Treibhausgasemissionen ist für den Planfall 2022 auch eine Zunahme ersichtlich für den Planfall 2030 eine Abnahme. Die Abnahme für 2030 ist dadurch erklärbar, dass davon ausgegangen wird, dass in Zukunft mehr Fahrzeuge von fossilen Antriebsformen auf alternative Antriebe umgestellt werden, z.B. Elektrofahrzeuge.

Als Maßnahmen zur Reduktion von Treibhausgasen wurden lediglich für die Bauphase die Verwendung von Baumaschinen angegeben, die dem Stand der Technik entsprechen.
Insgesamt ist das Klima- und Energiekonzept in den wesentlichen Vorhabensteilen vollständig dargestellt. Der Energiebedarf für die Bauphase wurde angegeben und die Treibhausgasemissionen wurden entsprechend dafür berechnet. Maßnahmen zur Reduktion von Treibhausgasemissionen werden lediglich für die Bauphase angegeben.

Zusammenfassung und Bewertung

Laut Leitfaden für das Klima- und Energiekonzept im Rahmen von UVP-Verfahren müssen diese durch einen befugten Ziviltechniker oder durch ein technisches Büro eine ausdrückliche Bestätigung enthalten, dass die Maßnahmen dem Stand der Technik entsprechen. Diese Erklärung liegt vor und wurde durch das Technische Büro Buchauer Markus GmbH bestätigt.

Insgesamt beträgt der Energiebedarf in der Bauphase 17.170 MWh bzw. ca. 62 TJ. Die Treibhausgas-Emission der Bauphase belaufen sich auf ca. 6.000 t CO_2eq. Der Energiebedarf für die Betriebsphase für die Pflege und Erhaltung der B70 wurden nicht angeführt, da diese unter der Relevanzschwelle liegen. Für die Treibhausgasemissionen in der Betriebsphase wurden entsprechend der Verkehrsmodellberechnung für das Jahr 2022 Treibhausgasemissionen in der Höhe von 24.172 t CO_2eq und für das Jahr 2030 Emissionen in der Höhe von 20.954 t CO_2eq angegeben. In beiden Fällen wird hier von einer Zunahme der KFZ-Kilometer ausgegangen und der Rückgang für den Planfall 2030 ergibt sich nur aus dem Grund, dass hier angenommen wird, dass 2030 mehr Fahrzeuge mit emissionsarmen Antrieben unterwegs sein werden.

Laut dem aktuellen Klimabericht 2020 macht der Mobilitätsbereich 50,4% der steirischen Gesamtemissionen im Nicht-Emissionshandelsbereich aus. Seit 2005 ist dieser auf einem ähnlich hohen Niveau und hat von 2018 auf 2019 wieder um 0,5% zugenommen.

Um die Klimaziele 2030 und eine Mobilitätswende zu erreichen, müssen vor allem im Mobilitätssektor wirkungsvolle Maßnahmen umgesetzt werden. Von Seiten der ASV ist festzuhalten, dass die Errichtung eines Linienvorhabens, welches nur den motorisierten Individualverkehr zugutekommt, sich grundsätzlich negativ auf den Fachbereich Klima und Energie auswirkt. Jedoch ist auch anzuführen, dass es sich um einen relativ kurzen Straßenabschnitt handelt, der zum einen dazu dient Ortschaften zu umfahren, welche aktuell mit einem hohen Verkehrsaufkommen konfrontiert sind und zum anderen einen Lückschluss von bereits ausgebauten Straßenabschnitten darstellt.

Es ergeben sich somit insgesamt vernachlässigbare bis geringe nachteilige Auswirkungen.

4.2.8 Landschaft

„Unter Landschaft ist ein abgrenzbarer, durch Raumeinheiten bestimmter Eigenart charakterisierter Ausschnitt der Erdoberfläche mit allen ihren Elementen, Erscheinungsformen und gestaltenden Eingriffen durch den Menschen zu verstehen. Zu unterscheiden ist zwischen Naturlandschaften, naturnahen Kulturlandschaften und naturfernen Kulturlandschaften (ständige Rechtsprechung)“. Der Landschaftscharakter ist die beherrschende Eigenart der Landschaft. Um diese zu erkennen, bedarf es einer, auf hinreichender (sachverständiger) Ebene gefundenen Ermittlungsergebnissen beruhenden, großräumigen und umfassenden Beschreibung der verschiedenartigen Erscheinungen der betreffenden Landschaft, damit aus der Vielzahl jene Elemente herausgefunden werden können, die der Landschaft ihr Gepräge geben und die daher vor einer Beeinträchtigung bewahrt werden müssen, um den Charakter der Landschaft zu erhalten (ständige Rechtsprechung).

Der Begriff des Orts- bzw. Landschaftsbildes ist in den Begriffsbestimmungen des StROG 2010 bzw. der ständigen Rechtsprechung des VwGH wie folgt definiert: Orts- und Landschaftsbild: Das Ortsbild ist die bauliche Ansicht eines Ortes oder Ortsteiles unter Einschluss der bildhaften Wirkung, die von ihren Anlagen wie Parks, Schlossbergen und dergleichen ausgeht. Unter Landschaftsbild ist der visuelle Eindruck einer Landschaft einschließlich ihrer Silhouetten, Bauten und Ortschaften zu verstehen

(StROG 2010 § 2 Abs. 1 Z 26 bzw. ständige Rechtsprechung VwGH). Durch die überwiegende Lage des Vorhabens im freien Landschaftsraum ist das „Ortsbild“ im Sinn der Definition nur im Ausnahmefall betroffen, sondern beschränken sich Auswirkungen weitgehend auf das Landschaftsbild.

Der Hauptteil des direkten Eingriffsgebietes betrifft das untere Kainachtal westlich von Mooskirchen. Das über weite Strecken gleichbleibend breite, ebene Sohlental wird beiderseits von den kleinteilig reliefierten und strukturierten und horizontbildenden Höhenzügen des Weststeirischen Riedellands eingefasst, bis schließlich ein ausgeprägter Geländesporn bei St. Johann ob Hohenburg mit dem gegenüber- liegenden markanten Dietenberg den Talraum beinahe schließt und die Trennung zum Becken von Gaisfeld ausbildet.

Unteres Kainachtal

Der breite Talboden erfährt einerseits durch den Lauf der Kainach, andererseits durch längsverlaufende Infrastrukturlinien eine Zonierung. Dabei markiert die annähernd mittig des nördlichen Talabschnitts verlaufende Bahnlinie auch eine Trennlinie zwischen Bereichen unterschiedlicher Charakteristik, wobei der nördliche Talabschnitt durch ein fast durchgängiges, stark in die Höhenlagen der talbegrenzenden Hänge und die landwirtschaftlichen Flächen des Talraums ausuferndes Siedlungsband geprägt ist, so-dass insgesamt starke Zersiedelungseffekte gegeben sind und der Bereich nördlich der Bahnlinie stark siedlungsdurchsetzt bzw. -geprägt ist. Südlich der GKB-Strecke dagegen ist eine, durch einen Wechsel von offenen Wiesen und Ackerflächen geprägte, Kulturlandschaft vorhanden, wie sie für die intensiv-agrarisch genutzte Sohlentäler meist typisch ist.

Die Kainach mit ihrer Begleitvegetation wirkt durch ihren gewundenen Lauf im gegenständlichen Tal-abschnitt als raumbildendes und -gliederndes Strukturelement mit weiter visueller Ausstrahlung und vermittelt eine naturräumliche Qualität, die die allgemeine Strukturarmut des Agrarraums standortabhängig teils visuell deutlich mindert. Insbesondere östlich der Linie Lahn/Stögersdorferweg-Hallersdorf ergibt sich ein großräumig zusammenhängender Kulturlandschaftsraum, der sich dadurch auszeichnet, weitestgehend frei von Bebauung und völlig frei von Zerschneidungselementen zu sein und damit gegenüber dem stark zersiedelten Talabschnitt jenseits der Bahnlinie landschaftsbezogen durchaus höhere Qualität aufweist und insbesondere entlang des Flusslaufs von der lokalen Bevölkerung stark als Naherholungsgebiet genutzt wird und als relativ ruhiger, in erster Linie durch „naturräumliche“ Elemente bestimmter, leicht erreichbarer Teilraum durchaus ausgeprägten Erholungswert aufweist.

Der projektierte Straßenlauf schneidet nun durch die landwirtschaftlichen Flächen nördlich der Kainach und bildet durch Nutzungscharakteristik und die teils deutlich erhöhte Trassenführung ein physisches wie auch visuelles Trennelement, welches das bestehende Raumgefüge stark verändert und den Raumzusammenhang bzw. die Nord-Süd-Durchgängigkeit im mittleren Bereich des Talraums erheblich stört.

Dem Flusslauf wird im Norden das Verkehrsbauwerk vorgelagert, das neben dem Bereich der Zu- und Abfahrten insbesondere in Bereichen erhöhter Trassenführung auch erhöhte Fremdkörperwirkung ent-faltet, sodass die prägende visuell naturnahe Wirkung des Flusslaufs innerhalb des nördlichen Talraums verloren geht. Der Erholungswert im Talraum, als auch entlang des uferbegleitenden Wegenetzes wird durch die Trennwirkung des Straßenlaufs, Attraktivitätsverluste, und die entstehende Lärmbelastung deutlich gemindert. Die Fremdkörperwirkung der Verkehrstrasse wird zwar durch die vorgesehenen Maßnahmenpakete deutlich gemindert und deren Einbindung in den Landschaftsraum erheblich verbessert, Trennwirkungen und die Störung räumlicher Zusammenhänge können jedoch durch

Maßnahmen nicht gemindert, die Störung des Erholungswerts nur in geringem Umfang verringert werden. Auch wenn der Teilraum insgesamt keine hohe Sensibilität aufweist, greift das Vorhaben nachhaltig in die wesentlichen Qualitäten des Talraums ein, sodass die Eingriffserheblichkeit aus fachlicher Sicht jeden- falls über ein geringfügig bzw. vernachlässigbares Maß hinausgeht.

Direkte Eingriffe beschränken sich im Becken von Gaisfeld auf dessen südöstlichsten Abschnitt vom Kainachdurchbruch bis in das Siedlungsgebiet von Krottendorf/Klein Gaisfeld bzw. den bestehenden Kreisverkehr der B70. Das Projekt bewegt sich weitgehend im Rahmen der bestehenden Verkehrswege, sodass Fremdkörperwirkungen und Zerschneidungseffekte hier kaum auftreten.

Für den Bereich der Kainach-Verlegung ist ein hoch wirksames Maßnahmenbündel vorgesehen, das eine naturnahe Ausbildung des verlegten Flussbereichs und die im Bau entstehenden Strukturverluste ausgleicht und die Wiedereinbindung des Änderungsbereichs in die Landschaft gewährleistet, sodass der Landschaftscharakter in diesem Bereich nicht nachhaltig beeinträchtigt und das Landschaftsbild dieses Bereichs nicht nachhaltig verunstaltet wird. Unter Einbeziehung sämtlicher vorgesehenen Maßnahmen sind für den Teilraum themenbezogen insgesamt geringe Auswirkungen ableitbar.

Die **Teilräume des weststeirischen Riedellandes** nördlich und südlich des Vorhabens wirken für den Talraum des Vorhabensgebiets horizontbildend, liegen außerhalb des Eingriffsgebiets und werden damit in ihrem Charakter nicht verändert. Indirekte Auswirkungen visueller Natur durch die Sichtbarkeit des Vorhabens bestehen lokal aus offenen Hangbereichen und werden aus den meisten Perspektiven als zusätzliche Fremdkörperwirkung bzw. anthropogene Überformung wahrgenommen. Bei Einbeziehung der vorgesehenen Maßnahmen, welche zur Minderung visueller Beeinträchtigungen beitragen, sind allenfalls geringe Auswirkungen zu erwarten.

Der **Dietenberg** stellt eine markante und prägende Erhebung im Bereich des Kainachdurchbruchs dar, und weist aufgrund seiner kulturräumlichen und ästhetischen Qualitäten, seinen Aussichtspunkten und seinem Erholungswert hohe Sensibilität auf. Der Teilraum selbst liegt außerhalb der direkten Eingriffsbereiche, ist aber stark von visuellen Fernwirkungen des Vorhabens betroffen, da er einen Aussichtsstandort darstellt, von dem aus das gesamte Vorhabensgebiet im Unteren Kainachtal überblickbar ist. Das Durchschneiden des bisher agrarisch geprägten Kulturraus des mittleren Talbodens durch den hochrangigen Verkehrsträger und dessen Fremdkörperwirkung werden deutlich und in vollem Umfang erlebbar und die Attraktivität des Ausblicks in den Talraum deutlich gestört. Die vorgesehenen Maßnahmen sorgen zwar für eine bessere Integration des Vorhabens in den Landschaftsraum, sind aber gerade in der Draufsicht nur mäßig wirksam, da das Straßenband selbst markant in Erscheinung tritt und keine abschirmende Wirkung der vorgesehenen Bepflanzung eintreten kann. Für den Bereich Dietenberg ergibt sich daher eine Eingriffserheblichkeit, die über ein geringes, vernachlässigbares Ausmaß hinausgeht.

Insgesamt geht damit in der Betriebsphase themenbezogen die Eingriffserheblichkeit über ein geringes, vernachlässigbares Ausmaß hinaus und wird aus fachlicher Sicht der ASV daher mit **merkbar nachteilig** beurteilt.

4.2.9 Sach- und Kulturgüter

Für die im Fachgutachten der ASV behandelten Sachgüter ergeben sich weder in der Bau- noch in der Betriebsphase relevante Auswirkungen, da die Projektauswirkungen sich strikt räumlich abgrenzen

lassen und im Falle einer Beeinträchtigung von Infrastruktureinrichtungen (wie z.B. Leitungsverlegung etc.) wieder deren Funktionsfähigkeit hergestellt werden muss.

Für Kulturgüter sind aufgrund der gegebenen Distanz zu den Eingriffsflächen in der Bauphase weder durch Erschütterungen noch durch Luftschadstoffe Eingriffsintensitäten zu erwarten. Daher sind in der Bauphase keine Auswirkungen zu erwarten. In der Betriebsphase erfährt das Erscheinungsbild des Weg-kreuzes (Nr. 16) in Moosing durch die unmittelbare Lage an der neuen Trasse eine deutliche Reduktion der Attraktivität, da seine bisherige Zeichenhaftigkeit infolge der dominanten Wirkung der direkt benachbarten Verkehrstrasse mit ihren Schallschutzwänden verloren geht. Aufgrund der mäßigen Sensibilität und vorgesehener Maßnahmen sind insgesamt für das Kulturgut geringfügige Belastungen ableit- bar. Im Bereich der denkmalgeschützten Wegkapelle am Kainachdurchbruch ergeben sich aufgrund geringerer Verkehrsbelastung und leichterer Erreichbarkeit leicht positive Auswirkungen.

Insgesamt sind für den Themenbereich Sach- und Kulturgüter geringfügige also vernachlässigbare bis gering nachteilige Auswirkungen zu erwarten.

4.2.10 Umweltmedizin

4.2.10.1 Ist-Situation

Luftschadstoffe

Für den Untersuchungsraum sind die Stationen Voitsberg, Köflach und Hochgößnitz sowie eine mobile Messung in St. Johann Köppling relevant.

In der Statuserhebung PM_{10} 2002 bis 2005 wurde nachgewiesen, dass in diesem Bereich die Vorgaben des IG-L hinsichtlich der PM_{10}-Belastung nicht sicher eingehalten werden können. In der Steiermärkischen Luftreinhalteverordnung 2011 wird daher das Projektgebiet als Sanierungsgebiet nach § 8 Abs. 2 Z 4 IG-L ausgewiesen.

Schall und Erschütterungen

Lärm

Die IST-Situation 2015 ist ebenso wie die Prognosesituation 2030 im Bestand durch eine sehr hohe Belastung entlang der B70 - Ortsdurchfahrten von St. Johann ob Hohenburg, Köppling und Pichling und auch für einige Wohnobjekte entlang des Zubringers Mooskirchen zur A2 Südautobahn gekennzeichnet. Die Grenzwerte der Dienstanweisung für bestehende Bundesstraßen und der RiLL für bestehende Landesstraßen sind im direkten Nahbereich dieser Straßenzüge überschritten.

Im Siedlungsbereich südwestlich der GKB-Linie sowie in den von der B70 abgelegenen anderen Siedlungsbereichen Auenstraße, Hallersdorf, Moosing, Rollau, Bubendorf, Stögersdorf und Mooskirchen ist eine straßennahe Vorbelastung durch die Gemeindestraßen bzw. die L340 in geringem Ausmaß gegeben.

Erschütterungen

Der Untersuchungsraum wurde entsprechend möglichen Einwirkungen und deren Ausstrahlweiten zur Beweissicherung gewählt.

Lichtimmissionen

Sind für den Ist-Zustand nicht relevant.

4.2.10.2 Bauphase

Schall und Erschütterungen

Schall

Zusammenfassend kann aus umweltmedizinischer Sicht gesagt werden, dass es in einzelnen Bauphasen zu einer merkbaren Belastung an den Immissionspunkten kommen wird.

Die lärmreduzierenden Maßnahmen wie Lärmschutzwände, Humusaufschüttungen und Einbau von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern sind Projektbestandteil.

Es sind zwar Belästigungen unterschiedlicher Intensität gegeben, aber durch die zeitliche Begrenzung mit Mittagspausen und Wochenenden ohne Bautätigkeit sind Erholungsphasen gegeben. Gesundheitsgefährdungen sind damit auszuschließen.

Erschütterungen

Durch die angeführten Maßnahmen wird sichergestellt, dass die Grenzwerte für das Wohlbefinden des Menschen bzw. für Gebäude (ÖNORM S 9020) eingehalten werden. Unter Berücksichtigung der auf jeden Fall getroffenen Maßnahmen werden nur geringe Belästigungen (und keine Gesundheitsgefährdungen) auftreten.

Luftschadstoffe

Die Beurteilungswerte für Infrastrukturprojekte des IG-L werden auch in der Bauphase an keinem Aufpunkt, der Nachbarn repräsentiert, erreicht. Die Zusatzbelastungen von PM_{10} und NO_2 durch das Baugeschehen bei den nächsten Wohnnachbarn sind teilweise als relevant im Sinne des Schwellenwertkonzeptes einzustufen.
Die Maßnahmen in den technischen Gutachten sind emissionsmindernd und als Projektbestandteil in die Beurteilung eingegangen damit umzusetzen.

Durch den Fortschritt der Baumaßnahmen (Verlagerung der Baustelle) und damit zeitlich begrenzten Immissionen werden in Verbindung mit den staubmindernden Maßnahmen die teilweise relevanten Immissionen im Sinne des Schwellenwertkonzeptes zu wahrnehmbaren Belästigungen durch Staubdeposition kommen, aber zu keinen nachweisbaren gesundheitlichen Veränderungen führen.

Lichtimmissionen

Durch technische Maßnahmen kann in der Nacht die Aufhellung von 1 Lux eingehalten werden. Damit ist mit keinen Belästigungen noch Aufwachreaktionen mit gesundheitlichen Auswirkungen zu rechen.

4.2.10.3 Betriebsphase

Schall und Erschütterungen

Schall

Unter Berücksichtigung und Umsetzung der als Projektbestandteil vorgesehenen Lärm-Maßnahmen wurde die B70 Packer Straße im Abschnitt Umfahrung Mooskirchen - Krottendorf hinsichtlich ihrer Wirkung auf die Lärmsituation in der Betriebsphase als umsetzbar bewertet.

Erschütterungen

Durch die angeführten Maßnahmen ist mit keinen fühlbaren Erschütterungen bzw. mit keinen Überschreitungen der Richtwerte für den Gebäudeschutz zu rechnen.

Die Grenzwerte für das Wohlbefinden des Menschen bzw. für Gebäude (ÖNORM S 9020) werden eingehalten.

Luftschadstoffe

Für die Betriebsphase wurden keine Maßnahmen vorgeschlagen, zumal die Grenzwerte des IG-L für alle Luftschadstoffe mit Sicherheit eingehalten werden können.

Die Auswirkungen für PM_{10} werden auch nach Berücksichtigung der projektierten Lärmschutzwand als irrelevant beurteilt. Aufpunkte mit relevanter Zusatzbelastung werden abgelöst werden.

Auch der Grenzwert für NO_2 wird bei den Anrainern eingehalten.

Belästigungsreaktionen durch Luftschadstoffimmissionen im µg-Bereich werden nicht auftreten. Die Grenzwerte des IG-L sind definitionsgemäß zum vorbeugenden Gesundheitsschutz definiert.

Gesundheitsgefährdungen bzw. gesundheitliche Auswirkungen für die Anrainer im Vergleich zur Istsituation sind nicht zu erwarten. Bedeutende Entlastungen ergeben sich bei den Wohngebieten entlang der bestehenden Trasse der B70.

Klima

Es werden kleinklimatische Veränderungen im mikroskaligen Bereich eintreten. Diese können aber über diese Größenordnung hinaus und außerhalb des unmittelbaren Betriebsgeländes ausgeschlossen werden bzw. bleiben etwaige Auswirkungen unterhalb der Messgenauigkeit.

Lichtimmissionen

Sofern in der Nacht die Aufhellung von 1 Lux eingehalten werden kann, ist mit keinen Belästigungen noch Aufwachreaktionen mit gesundheitlichen Auswirkungen zu rechen.

4.2.10.4 Zusammenfassung und Bewertung

Von Seiten der umweltmedizinischen ASV werden durch das Projekt vernachlässigbare bis gering nachteilige Auswirkungen durch Luftschadstoffe, Lärm und Erschütterungen sowie Lichtimmissionen auf die Gesundheit und das Wohlbefinden des Menschen festgestellt.

4.3 Entwicklung des Raumes mit Berücksichtigung öffentl. Konzepte und Pläne - Raumplanung

Die geplante Umfahrungsstraße erfüllt nach aktuellem Wissenstand sowohl die Entlastungsfunktion für die o.g. Ortsdurchfahrten der Bestandsstrecke als auch den Lückenschluss für die leistungsfähige Anbindung des Raumes Voitsberg-Köflach an das übergeordnete Straßennetz (A2). Aus diesen Gründen wurde die Trasse auch als freizuhaltender Planungskorridor („Straßenprojekte“) in das Regionale Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) aufgenommen.

Während aus örtlicher Sicht insbesondere die Entlastungsfunktion für die derzeit hochbelasteten Ortsgebiete entlang der Bestandsstrecke und die Erhöhung der Verkehrssicherheit hervorzuheben ist, ist aus überörtlicher Sicht insbesondere die verbesserte Anbindung des Raumes Voitsberg - Köflach an das hochrangige Straßennetz als öffentliches Interesse anzuführen.

Die „Stadtregion Weststeiermark“ (gemäß Landesentwicklungsprogramm 2009, LGBl. Nr. 75/2009) mit den regionalen Zentren Voitsberg und Köflach sowie den teilregionalen Zentren Bärnbach und Rosen-tal an der Kainach bildet einen bedeutenden Zentralraum der Steiermark, die genannten Städte und Gemeinden sind zudem als regionale Industrie- und Gewerbestandorte im Regionalen Entwicklungsprogramm aus 2016 festgelegt (§ 4, Absätze 2 und 4).

Seitens der öffentlichen Hand bestehen laufend intensive Unterstützungsleistungen für die Standortsicherung- und weiterentwicklung in dieser Region. Sowohl infrastrukturelle Projekte (z.B. Standortentwicklung am ehemaligen ÖDK-Gelände) als auch Regionalentwicklungsmaßnahmen zielen auf Verbesserung der Versorgungsfunktionen in diesem Raum, wie auch einer verbesserten wirtschaftlichen Entwicklung und damit eines erhöhten Arbeitsplatzangebotes.

Durch die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse sowohl in die Region als auch aus der Region unterstützt das ggst. Projekt die langjährigen Entwicklungsmaßnahmen der öffentlichen Hand.

Die mit der Realisierung des Vorhabens verbundenen Beeinträchtigungen der verschiedenen Schutzgüter werden in den einzelnen Fachgutachten dargestellt und beurteilt. Aus Sicht der Raumordnung und Raumentwicklung ist - auch aufgrund der Einwendungen - die Naherholungsfunktion im Projektgebiet anzusprechen. Wenngleich die Relationen und diversen Wander- und Radrouten bestmöglich erhalten und damit weiterhin genutzt werden können, ist mit einer merkbar nachteiligen Eingriffserheblichkeit für den Erholungswert im Teilraum Unteres Kainachtal zu rechnen (vgl. GA DI Schubert, Fachbereich Landschaft).

In einer Abwägung der Gesamtsituation zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Raumentwicklung wird mit dem ggst. Projekt lokal die Entlastung der Ortsgebiete (Ortsdurchfahrten) als Hauptziel erreicht. Eine bessere Variante - im Sinne von geringerer Beeinträchtigung des Landschaftsraumes Unteres Kainachtal und des damit verbundenen lokalen bedeutsamen Erholungswertes - ist nicht verfügbar und sind die Beeinträchtigungen daher nicht zu vermeiden. Diese Gesamtbeurteilung teilen auch die betroffenen Gemeinden, welche in die Variantenauswahlverfahren eingebunden waren.

Aus überörtlicher Sicht überwiegt die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse für den weststeirischen Zentralraum die - trotz umfangreicher geplanter Ausgleichsmaßnahmen - lokal zu Beeinträchtigungen der Erholungswerte entlang der geplanten Trasse.

4.4 Umfassende und zusammenfassende Gesamtschau der Umweltauswirkungen

4.4.1 Bewertungssystematik

Es ist das Ziel ein für alle Schutzgüter einheitliches und vergleichbares Bewertungssystem zu erlangen, um so eine Basis für die abschließende fachliche Gesamtbeurteilung des Vorhabens zu bilden. Nachfolgend werden in einer Matrix die verschiedenen möglichen Bewertungen (A bis E) für die schutzgutorientierte Beurteilung dargestellt.

Die Bewertungen ergeben sich aus dem Zusammenspiel der Erheblichkeit des Eingriffs (Beeinträchtigung eines Schutzgutes durch das Vorhaben) und der Wirksamkeit der zu setzenden Maßnahmen. Es sind dies Maßnahmen zur Vermeidung oder Einschränkung nachteiliger Umweltauswirkungen, Maßnahmen zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen und/oder Maßnahmen zur Vermeidung oder Eindämmung von Störfällen. Hinzu kommen auch Maßnahmen zur Beweissicherung und Kontrolle.

Bei der Beurteilung bzw. bei der Beantwortung der entsprechenden Fragen der Behörde ist jedoch durch den dem Schutzgut unmittelbar zugeteilten Sachverständigen nur die endgültige

schutzgutorientierte Bewertung (A-E) zuzuordnen. Dies insbesondere deshalb, da in vielen Fällen die Eingriffserheblichkeit nicht isoliert von der Ausgleichswirkung durch zu setzende Maßnahmen betrachtet werden kann.

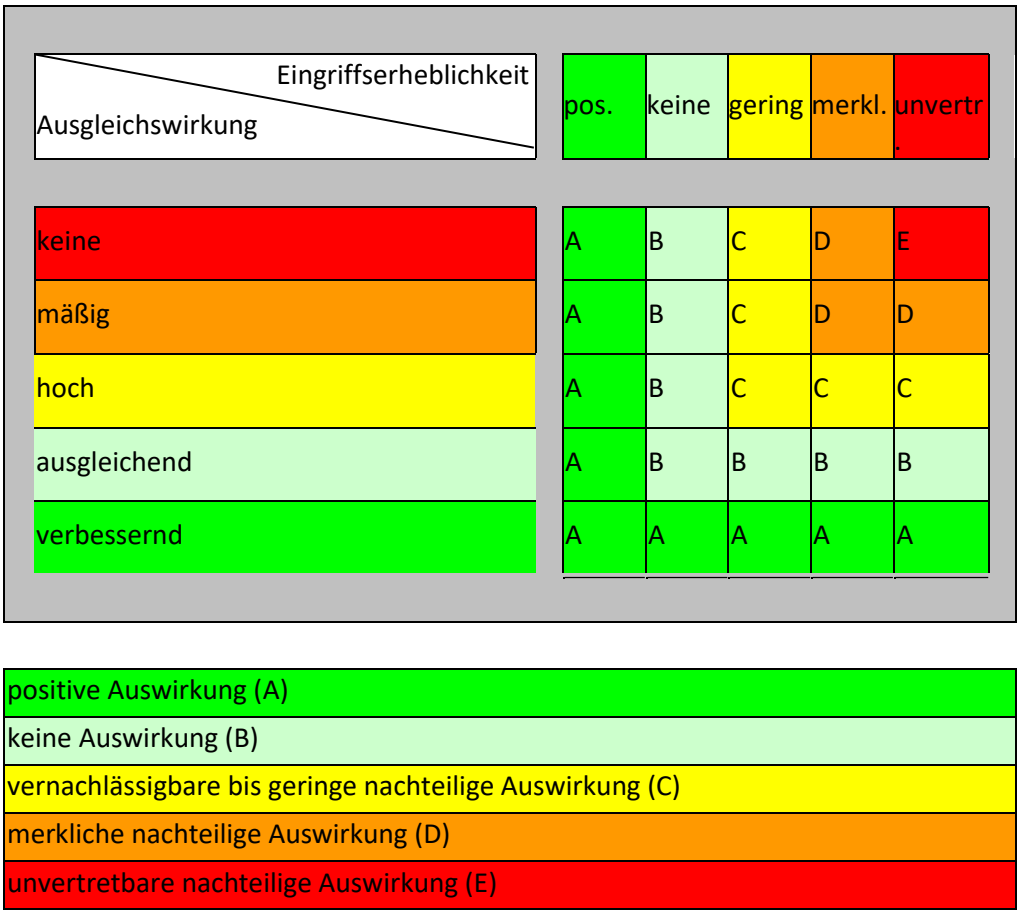

Abbildung 6. Bewertungssystematik

4.4.2 Eingriffserheblichkeit (Bewertung des Eingriffs in das zu schützende Gut)

Ein Baustein der schutzgutorientierten Bewertung ist die Beurteilung der Erheblichkeit des Eingriffs, also die Beeinträchtigung des Schutzgutes durch das Vorhaben ohne Maßnahmenwirksamkeit. Die Eingriffserheblichkeit kann als Zusammenspiel des Bestandes (Sensibilität des IST - Zustandes) und der Eingriffsintensität (Ausmaß und Bedeutung des Eingriffes) definiert werden. Die Eingriffserheblichkeit stellt somit die Bedeutung des Eingriffes in Relation zur Bedeutung des Bestandes dar, ohne dabei schon die Maßnahmenwirksamkeit zu berücksichtigen.

Positiver Eingriff

Die Auswirkungen des Vorhabens (Ursachen) führen zu einer absoluten Verbesserung der Situation des einzelnen Schutzgutes.

Kein Eingriff

Durch die Auswirkungen des Vorhabens (Ursachen) sind keinerlei Veränderungen des einzelnen Schutzgutes beziehungsweise dessen Funktionen zu erwarten bzw. bestimmbar.

Geringer nachteiliger Eingriff

Diese Auswirkungen sind gering, es kommt zu einer vorübergehenden und/oder lokal begrenzten vertretbaren Beeinträchtigung des einzelnen Schutzgutes beziehungsweise dessen Funktionen. Insgesamt sind diese Veränderungen jedoch qualitativ als auch quantitativ weitgehend von untergeordneter Bedeutung.

Merklicher relevanter nachteiliger Eingriff

Die Auswirkungen des Vorhabens (Ursachen) erreichen ein relevantes Ausmaß. Es kommt zu einer langfristigen, aus qualitativer und quantitativer Sicht bedeutenden, deutlich wahrnehmbaren Beeinträchtigungen des zu schützenden Gutes, bzw. dessen Funktionen.

Unvertretbarer nachteiliger Eingriff

Die Auswirkungen des Vorhabens (Ursachen) führen zu einer jedenfalls nicht zu vertretenden Beeinträchtigung des zu schützenden Gutes bzw. dessen Funktionen.

4.4.3 Ausgleichswirkung (Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und Risikominimierung)

Als zweiter Baustein der schutzgutorientierten Bewertung ist die Beurteilung der Ausgleichswirkung durch zu setzende Maßnahmen (projektiert bzw. in Auflagenvorschlägen) zu nennen.

Grundsätzlich sind hierunter alle Maßnahmen im Sinne des UVP-G 2000 gemäß § 1 Abs. 1 Z 2 (Maßnahmen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden) zu verstehen, also Maßnahmen, die bereits in den Projektunterlagen enthalten sind (vgl. hierzu u.a. § 6 Abs. 1 Z 5 UVP-G 2000), als auch um Maßnahmen, die im Umweltverträglichkeitsgutachten vorgeschlagen werden (vgl. hierzu u.a. § 12 Abs. 3 Z 3 UVP-G 2000). Durch die dargestellten Maßnahmen kann gegebenenfalls eine Reduktion der Eingriffserheblichkeit erreicht werden. Das Zusammenspiel Maßnahmenwirksamkeit - Eingriffserheblichkeit wird in einem weiteren Schritt zur Resterheblichkeit führen.

Keine Maßnahmenwirksamkeit

Die zu setzenden Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung bzw. zur Risikominimierung der Auswirkungen auf das einzelne Schutzgut sind nicht geeignet bzw. ausreichend, um die Eingriffserheblichkeit zu reduzieren.

Es werden keine Maßnahmen gesetzt, um die Eingriffserheblichkeit auf das einzelne Schutzgut zu reduzieren.

Mäßige Maßnahmenwirksamkeit

Die zu setzenden Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung bzw. zur Risikominimierung der Auswirkungen auf das einzelne Schutzgut können nur in einem begrenzten Ausmaß dazu beitragen, die Eingriffserheblichkeit qualitativ und/oder quantitativ zu reduzieren.

Hohe Maßnahmenwirksamkeit

Durch die zu setzenden Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung bzw. zur Risikominimierung der Auswirkungen auf das einzelne Schutzgut kann eine hohe bis nahezu vollständige Wiederherstellung der maßgeblichen Funktionen des Schutzgutes erreicht werden.

Es kann in jedem Fall eine maßgebliche Reduktion der Eingriffserheblichkeit erreicht werden.

Ausgleichende Maßnahmenwirksamkeit

Durch die zu setzenden Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung bzw. zur Risikominimierung der Auswirkungen auf das einzelne Schutzgut ist eine vollständige Wiederherstellung des Schutzgutes, bzw. dessen Funktionen, möglich.

Es kann in jedem Fall eine ausgleichende Wirkung der Eingriffserheblichkeit erreicht werden.

Absolut zustandsverbessernde Maßnahmenwirksamkeit

Die zu setzenden Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung bzw. zur Risikominimierung der Auswirkungen auf das einzelne Schutzgut sind nicht nur geeignet, die Eingriffserheblichkeit zu reduzieren, sondern können sogar zu einer absoluten Verbesserung der Schutzgutsituation beitragen.

4.4.4 Schutzgutspezifische Beurteilung (Resterheblichkeit)

Die schutzgutspezifische bzw. schutzgutorientierte Beurteilung ergibt sich aus der Erheblichkeit des Eingriffs und der Wirksamkeit der Maßnahmen.

Häufig wird die Eingriffserheblichkeit jedoch nicht getrennt von der Wirksamkeit der Maßnahmen betrachtet werden können, insbesondere dann, wenn Maßnahmen bereits Vorhabensbestandteil sind. Es wird daher weder nach der Einstufung der Eingriffserheblichkeit, noch nach der Wirksamkeit der Maßnahmen, sondern lediglich nach der schutzgutspezifischen Vorhabensbewertung gefragt.

Positive Auswirkung (A)

Durch das Vorhaben kommt es, gegebenenfalls auch durch entsprechend wirkende Maßnahmen, zu positiven Veränderungen des zu schützenden Gutes bzw. dessen Funktionen.

Keine Auswirkung (B)

Durch das Vorhaben bzw. dessen Auswirkungen (Ursachen) kommt es, unter Umständen durch entsprechend wirkende Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung, zu keiner nachweisbaren Beeinträchtigung des zu schützenden Gutes bzw. dessen Funktionen.

Vernachlässigbare bis geringe nachteilige Auswirkung (C)

Durch das Vorhaben bzw. dessen Auswirkungen (Ursachen) kommt es, unter Umständen durch entsprechend wirkende Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung, zu einer geringen Beeinträchtigung des zu schützenden Gutes bzw. dessen Funktionen. Insgesamt bleiben diese sowohl qualitativ, als auch quantitativ von vernachlässigbarer bzw. jedenfalls tolerierbarer geringer Bedeutung.

Merkliche nachteilige Auswirkung (D)

Die Auswirkungen des Vorhabens (Ursachen) erreichen, unter Umständen durch entsprechend wirkende Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung, ein relevantes Ausmaß. Es kommt zu einer langfristigen, aus qualitativer und quantitativer Sicht bedeutenden, deutlich wahrnehmbaren, Beeinträchtigung des zu schützenden Gutes, bzw. dessen Funktionen. Insgesamt erreichen diese Auswirkungen auf das einzelne Schutzgut, beziehungsweise dessen Funktionen, jedoch weder aus qualitativer, noch aus quantitativer Sicht ein unvertretbares Ausmaß.

Unvertretbare nachteilige Auswirkung (E)

Die Auswirkungen des Vorhabens (Ursachen) führen zu einer unbeherrschbaren und jedenfalls nicht zu vertretenden Beeinträchtigung, bzw. Bestands- oder Gesundheitsgefährdung des zu schützenden Gutes bzw. dessen Funktionen. Diese sind auch durch Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Auswirkungen nicht entscheidend zu reduzieren.

Die schutzgutspezifische Bewertung beim ArbeitnehmerInnenschutz weicht geringfügig von den übrigen schutzgutorientierten Bewertungen ab. Die Kalküle „C - vernachlässigbare bis geringe nachteilige Auswirkungen“ und „D - merkliche nachteilige Auswirkungen“ werden für dieses Schutzgut unter „C - geringe nachteilige Auswirkungen, die Bestimmungen des ArbeitnehmerInnenschutzes werden eingehalten“ zusammengefasst. Die übrigen Kalküle (A, B und E) bleiben unverändert.

4.4.5 Gesamtschau

Übersicht

Ergebnismatrix UVP B70 Packer Straße	Boden und Untergrund Fläche	Grundwasser	Oberflächengewässer	Klima	Luft	biologische Vielfalt: Tiere und deren Lebensräume	biologische Vielfalt: Pflanzen und deren Lebensräume	Landschaft	Sach- und Kulturgüter	Gesundheit und Wohlbefinden	ArbeitnehmerInnen
Fachbereich	C	B C	C	C	C	C D	C	D	A B C	C	A B
Abfalltechnik	C	C	C								B
Abwassertechnik	C	C									
Bautechnik											B
Boden und Landwirtschaft	C	C									
Elektrotechnik und Lichttechnik											B
Geologie, Geotechnik, Hydrogeologie	C	C	C								
Gewässerökologie			C			C	C				
Klima und Energie				C							
Landschaftsgestaltung, Sach- und Kulturgüter					C			D	C		
Luftreinhaltung und Lokalklima				C							
Naturschutz			C			C	C				
Schall- und Erschütterungstechnik		B							B		B
Umweltmedizin										C	A
Verkehrstechnik									A		B
Waldökologie	C						C				
Wasserbautechnik			C						C		
Wildökologie						D					

A - Positive Auswirkung
B - Keine Auswirkung
C - Vernachlässigbare bis geringe nachteilige Auswirkung
D - Merkliche nachteilige Auswirkung
E - Unvertretbare nachteilige Auswirkung

4.4.6 Bewertung

Die Abbildung der Bewertung der Umweltauswirkungen stellt in Matrixform überblickshaft die aus Sicht aller ASV und NASV zu erwartenden Beeinträchtigungen und Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens auf die zu beurteilenden Schutzgüter gemäß § 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 dar.

Die Bewertungen der Auswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen Schutzgüter haben bereits integrativen umfassenden Charakter. Es sind darin bereits Wechselwirkungen, Kumulierungen und Verlagerungen, wie auch Wirksamkeiten von projektierten und zusätzlich vorgeschlagenen Maßnahmen und Auflagen berücksichtigt.

Ein wesentliches Verfahrensmanagementinstrument zur Sicherstellung der integrativen Betrachtungsweise stellen die Fragen der Behörde an die Sachverständigen (Prüfkatalog) zum gegenständlichen Vorhaben dar. Die Anwendung eines gemeinsamen einheitlichen und damit vergleichbaren Bewertungssystems wird dadurch sichergestellt.

Für die fachliche Bewertung wird davon ausgegangen, dass sämtliche in den UVE-Einreich- und Nachreichunterlagen bzw. Ergänzungen zum Vorhaben beschriebenen Maßnahmen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert, bzw. günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden, sowie im vorliegenden Gesamtgutachten als Auflagen vorgeschlagene Maßnahmen bei der Realisierung des Vorhabens entsprechend umgesetzt werden.

Letztlich bleibt die integrative Aussage jedoch auf die Feststellung von Belastungen auf die einzelnen Schutzgüter beschränkt. Eine darüberhinausgehende „ganzheitliche“ Aussage (wie die Abwägung zwischen Schutzgütern oder Interessen) über die Umweltgesamtbelastung des Vorhabens muss und kann, mangels dafür bestehender naturwissenschaftlich abgesicherter Methoden, aus fachlicher Sicht nicht getroffen werden. Selbst eine bloße Mittelung würde zu einer Verwässerung und somit zu einem wesentlichen Informationsverlust der Ergebnisse führen, als auch den Grundsätzen des integrierten Umweltschutzes, dessen Konzept darauf abzielt, die einzelnen Umweltmedien gesamthaft vor sämtlichen Arten von Einwirkungen zu schützen und Verlagerungseffekte von einem Umweltmedium auf ein anderes zu vermeiden, widersprechen. Vielmehr ist die Gesamtschau der Umweltauswirkungen als fachlich-naturwissenschaftlicher Kern der UVP zu verstehen, durch welchen die Auswirkungen des Vorhabens zu einem Gesamtbild geformt werden sollen.

Die Gesamtbewertung im Sinne der Bewertung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens obliegt somit der Behörde im Rahmen ihrer Entscheidung gemäß § 17 UVP-G 2000 - eine der Grundlagen hierzu bildet das Gesamtgutachten, welches auf den Fachgutachten der beigezogenen Sachverständigen, in dem die Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVP-G 2000 integrativ aus fachlicher Sicht dargestellt bzw. bewertet werden.

Nachfolgend werden die Auswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen zu beurteilenden Schutzgüter unter Berücksichtigung von Wechselwirkungen, Kumulierungen und Verlagerungen, wie auch Wirksamkeiten von projektierten und zusätzlich vorgeschlagenen Maßnahmen und Auflagen, zusammengefasst.

4.4.6.1 Boden, Untergrund und Fläche

Zusammenfassende Darstellung relevanter Auswirkungen

Im Fachbereich **Abfalltechnik** wurde festgestellt, dass es in der Bau- und Betriebsphase als auch im Störfall zu Auswirkungen auf den Boden z.B. durch austretende Flüssigkeiten kommen kann. Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Boden sind unter Zugrundelegung der vorgeschlagenen und vorgeschriebenen Maßnahmen für die Betriebs- und Bauphase sowie für den Störfall als vernachlässigbar bis gering nachteilig einzustufen.

Aus **abwassertechnischer Sicht** wurden sämtliche Anlagen zur Versickerung bzw. Direkteinleitung der Oberflächenwässer entsprechend dem Stand der Technik dimensioniert, sodass die Auswirkungen des Projektes auf den Boden, den Untergrund und das Grundwasser mit vernachlässigbar bis gering nachteilig eingestuft werden.

Aus Sicht der **NASV für Boden und Untergrund** ist nicht zu erwarten, dass sich die Grundwassersituation qualitativ und quantitativ und somit die Wasserversorgung der Böden nachhaltig ändert. Auswirkungen durch Streusalz sind nicht auszuschließen, wobei die Chloridkonzentrationen in den Böden im Winter bis ins Frühjahr steigen und danach mit dem Einsetzen der Frühjahrsniederschläge wieder rasch sinken werden. Diese möglichen Auswirkungen werden als vernachlässigbar bis geringfügig eingestuft.

Durch die Baumaßnahmen kommt es zu vorübergehender Bodenbeanspruchung. Bodenverbrauch ist bei Projektrealisierung nicht verhinderbar. Der Bodenverbrauch, soweit dies möglich ist, ist reduziert. Dem Konzept der möglichen Vermeidung von Bodenverbrauch wird entsprochen obwohl ca. 16 ha dauerhaft versiegelt werden. Dieser dauerhafte Verlust von Acker- und Weideflächen ist ein eindeutig negativer Beitrag hinsichtlich der Bodenversiegelung in Österreich.

Die Forderung hinsichtlich effizienter Flächennutzung sowie eines sparsamen und schonenden Umgangs mit der Oberfläche ist erfüllt.

Die Auswirkungen hinsichtlich des Wasserhaushalts quantitativ, Schwermetallen oder Vegetationsveränderungen sind von den NASV als vernachlässigbar zu bezeichnen. Als geringfügig sind sie betreffend dauerhaftem Bodenverbrauch zu bezeichnen. Das Projekt als Ganzes ist hinsichtlich dem Schutzgut „Boden“ jedenfalls als umweltverträglich mit vernachlässigbaren bis gering nachteiligen Auswirkungen zu bewerten.

Der behördliche Sachverständige für **Geologie und Geotechnik** stellt fest, dass in der Bauphase im Bereich des hohen Dammschüttkörpers ein Monitoring hinsichtlich möglicher Setzung durchgeführt werden und die Maßnahmen zur Minimierung möglicher negativer Auswirkungen ausreichend sind. Es kommt zu keinen mehr als vernachlässigbaren Auswirkungen auf den Baugrund bzw. Untergrund. In der Betriebsphase ist zu erwarten, dass HQ-Bereiche den Dammfuß erreichen werden. Hier sind ausreichende Maßnahmen zur erosionssicheren Herstellung des Dammfußes (Wasserbausteine als Ansatzsteine am Böschungsfuß) geplant. Oberflächige kleinräumige Erosionen - besonders im Zuge von Starkniederschlagsereignissen - sind in der Betriebsphase nicht auszuschließen. Die Auswirkungen werden mit vernachlässigbar bis gering nachteilig beurteilt.

Vom ASV für **Waldökologie** wird ausgeführt, dass es zu einem partiellen Lebensraumverlust (0,3848 ha) mit einer geringen bis merklich nachteiligen Eingriffserheblichkeit kommt, die

Ausgleichswirkungen jedoch als hoch bewertet werden. Es ergeben sich damit „geringe verbleibende Auswirkungen auf das Schutzgut Wald“. Somit werden die Auswirkungen gesamt, und daher auch das Schutzgut Boden als vernachlässigbar bis gering nachteilig bewertet.

Conclusio

Aus Sicht der behördlichen Sachverständigen ist durch das Vorhaben in einer gesamthaften Betrachtung aufgrund des Flächenverbrauches, der Baumaßnahmen und der Behandlung der Oberflächenwässer für die Fachbereiche Abfalltechnik, Abwassertechnik, Boden und Untergrund, Waldökologie sowie Geologie/Geotechnik und Hydrogeologie mit vernachlässigbaren bis gering nachteiligen Auswirkungen auf Boden und Untergrund zu rechnen.

4.4.6.2 Oberflächenwasser

Zusammenfassende Darstellung relevanter Auswirkungen

Im Fachbereich **Abfalltechnik** wurde festgestellt, dass es in der Bau- und Betriebsphase als auch im Störfall zu Auswirkungen auf Oberflächengewässer z.B. durch austretende Flüssigkeiten kommen kann. Die Auswirkungen sind unter Zugrundelegung der vorgeschlagenen und vorgeschriebenen Maßnahmen für die Betriebs- und Bauphase sowie für den Störfall als vernachlässigbare bis gering nachteilig einzustufen.

Der ASV für **Hydrogeologie** führt aus, dass die Grundwasserfließrichtung im Trassenbereich nach Südosten hin zur Kainach verläuft. Da der Grundwasserkörper in wechselseitiger Beeinflussung mit dem Vorfluter (Kainach) steht, sind hier hohe Durchmischungsraten zu erwarten.

Mögliche Störfälle sind vorwiegend durch Mineralölverluste bzw. Mineralölaustritte an Baugeräten in der Bauphase und an Fahrzeugen (KFZ) in der Betriebsphase. Hier sind entsprechende Störfallmaßnahmen, wie beispielsweise das Aufbringen von ausreichend Ölbindemittel, Aushub des kontaminierten Erdreiches, zu setzten.

Zusammenfassend werden qualitative Auswirkungen auf Oberflächenwässer während der Bauarbeiten aber auch durch Störfälle nicht erwartet. Durch das Vorhaben ist mit vernachlässigbaren bis gering nachteiligen Auswirkungen zu rechnen.

Aus Sicht des ASV für **Wasserbautechnik** sind für sämtliche Baumaßnahmen entsprechende Vorsorgemaßnahmen möglich bzw. vorgesehen, die eine Verschärfung der Hochwassergefahr verhindern.

Die Belastungen aus dem Hochwasser entstehen dadurch, dass die Komplexität des Vorlandes bei unterschiedlichen Abflüssen (HQ30 und HQ100) zu unterschiedlichen Abflussverteilungen führt. Mit zahlreichen Durchlässen und Brückenbauwerken wurde ein Zustand für beide Hochwasserabflüsse gefunden, der die vorhandene Abflusssituation für das Siedlungsgebiet nur unwesentlich beeinflusst und für die bewohnten Objekte keine merkbaren Auswirkungen (keine merkbaren Änderungen des Wasserspiegels im Siedlungsgebiet) zu erwarten sind. Generell sind die Durchlässe so gelegt, dass das Hochwasser nach Abklingen der Hochwasserwelle zur Kainach zurückströmen kann.

Zusammenfassend wird die Gesamtbelastung für den Bereich Hochwasser in der Bauphase mit gering, im Betrieb mit keine bis gering und im Störfall mit keine beurteilt. Gesamt werden die Auswirkungen daher als vernachlässigbar bis gering nachteilig eingestuft.

Das Vorhaben umfasst eine Verlegung der Kainach, eines Seitenarmes der Kainach und des Lahngrabens sowie eine Querung des Muggaubaches. Die Durchgängigkeit der betroffenen Fließgewässer bleibt erhalten, eine geringfügige Laufverkürzung der Kainach wird durch die gesetzten Maßnahmen zur Strukturverbesserung kompensiert. Die Verlegung steht der Zielerreichung eines guten ökologischen Potentials des Detailwasserkörpers 802780049 nicht entgegen. Im Lahngraben und Muggaubach werden keine bis höchstens sehr geringfügige Auswirkungen erwartet.
Aus Sicht des behördlichen ASV für **Gewässerökologie und Fische** ergeben sich somit zusammenfassend in der Betriebsphase vernachlässigbare bis gering nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Oberflächenwasser.

Aus Sicht des ASV für **Naturschutz** wird festgestellt, dass trotz z.T. maßgeblicher Eingriffe in den Lebensraum Fließgewässer samt deren Uferbereichen bei Umsetzung sämtlicher projektintegraler und Ausgleichsmaßnahmen und unter Berücksichtigung der Auflagenvorschläge maximal „(vernachlässigbare bis) geringe nachteilige Auswirkungen“ auf das Schutzgut entstehen.

Conclusio

Aus fachlicher Sicht kommt es durch das Vorhaben für die Fachbereiche Abfalltechnik, Gewässerökologie, Geologie und Geotechnik, Naturschutz sowie Wasserbautechnik zu vernachlässigbaren bis gering nachteiligen Auswirkungen auf das Oberflächenwasser.

4.4.6.3 Grundwasser

Zusammenfassende Darstellung relevanter Auswirkungen

Im Fachbereich **Abfalltechnik** wurde festgestellt, dass es in der Bau- und Betriebsphase als auch im Störfall zu Auswirkungen auf das Grundwasser kommen kann. Die Auswirkungen sind unter Zugrundelegung der vorgeschlagenen und vorgeschriebenen Maßnahmen für die Betriebs- und Bauphase sowie für den Störfall als vernachlässigbar bis gering nachteilig einzustufen.

Aus **abwassertechnischer Sicht** wurden sämtliche Anlagen zur Versickerung bzw. Direkteinleitung der Oberflächenwässer entsprechend dem Stand der Technik dimensioniert, sodass die Auswirkungen des Projektes auf das Grundwasser mit vernachlässigbar bis gering nachteilig eingestuft werden.

Aus Sicht des **ASV für Boden und Untergrund** ist nicht zu erwarten, dass sich die Grundwassersituation sowohl qualitativ als auch quantitativ und somit auch die Wasserversorgung der Böden nachhaltig ändert. Die Auswirkungen werden als vernachlässigbar bis gering nachteilig bewertet.

Aus **hydrogeologischer Sicht** ist der Grundwasserkörper GK100103 Kainach vor allem aufgrund der Nähe zur Oberfläche und der geringen Mächtigkeit wasserwirtschaftlich nicht relevant.

Die baulichen Eingriffe im Zuge des Trassenbaus bewegen sich vorwiegend über dem Grundwasserkörper, sodass quantitative Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser ausgeschlossen werden können. Bei den Tiefgründungen (Mikropfähle) wird kein tiefer liegender Aquifer erreicht. Zudem sind die Eingriffe lokal und begrenzt und daher ist mit keinen quantitativen Auswirkungen zu rechnen.

Qualitative Beeinflussungen und Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser können einerseits im Zuge der Bauphase, in der Betriebsphase sowie auch im Störfall auftreten.

Während der Bauphase kann es lokal zu Einflüssen im Zuge der Erdarbeiten, der Baugrubenerrichtungen und der Abtrag der Deckschichten kommen. Zu beachten sind vor allem Trübungen, die durch die Grabarbeiten entstehen können. Aufgrund der mäßigen Durchlässigkeit des Grundwasserleiters und der Grundwasserströmungsrichtung nach Südosten, ist eine Beeinflussung der in der Umgebung vorhandenen Brunnen nicht gegeben.

Durch Betonarbeiten der Tiefgründungsmaßnahmen verursachte pH-Wert und Sulfat-Gehalt Veränderungen innerhalb der Grundwasserkörpers werden keine Auswirkungen haben. Dasselbe gilt für den Chlorid-Eintrag während der Betriebsphase vor allem in den Wintermonaten. Zudem werden Grenzwerte hinsichtlich der Qualitätszielverordnung Chemie-Grundwasser aufgrund der sehr niedrigen Vorbelastung (< 30 mg/l) eingehalten. Eine Beeinträchtigung öffentlicher Interessen oder bestehender fremder Rechte ist dadurch nicht gegeben.

Weitere qualitative Auswirkungen bzw. Beeinträchtigungen auf das Grundwasser während der Betriebsphase sind vorwiegend durch Straßenwässer möglich. Es sind jedoch keine qualitativen Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten, sofern die Filtermulden in regelmäßigen Abständen gewartet werden. Die Reinigungsleistung ist jedenfalls zu gewährleisten.

Störfälle während der Bauphase und in der Betriebsphase sind vorwiegend durch Mineralölverluste bzw. Mineralölaustritte zu erwarten. Hier sind entsprechende Störfallmaßnahmen im Hinblick auf den Gewässer- und Grundwasserschutz zu setzten.

Zusammenfassend sind qualitative Auswirkungen auf das Grundwasser während der Bauarbeiten aber auch durch Störfälle nicht zu erwarten.

Bei projekts- und plangemäßer Errichtung und Betrieb der Anlage kommt es in Summe weder zu dauerhaften und erheblichen qualitativen noch zu dauerhaften und erheblichen quantitativen Einwirkungen auf das Grundwasser, wodurch die Auswirkungen mit vernachlässigbar bis gering nachteilig beurteilt werden.

Conclusio

Aus fachlicher Sicht kommt es im Bereich Hydrogeologie, Abfalltechnik, Abwassertechnik und Boden durch das Projekt weder zu dauerhaften und erheblichen qualitativen noch zu dauerhaften und erheblichen quantitativen Einwirkungen auf das Grundwasser. Die Auswirkungen werden als vernachlässigbar bis gering nachteilig eingestuft. Aus Sicht des Fachbereiches Erschütterungstechnik werden keine Auswirkungen festgestellt.

4.4.6.4 Klima

Zusammenfassende Darstellung relevanter Auswirkungen

Die Maßnahmen im Klima- und Energiekonzept für das Vorhaben entsprechen dem Stand der Technik. Insgesamt beträgt der Energiebedarf in der Bauphase 17.170 MWh bzw. ca. 62 TJ. Die Treibhausgas-Emission der Bauphase belaufen sich auf ca. 6.000 t CO_2eq. Während der Bauphase ist durch die

Baumaschineneinsätze bzw. die zusätzlichen Flächenversiegelungen mit geringfügigen, aber aufgrund der zeitlich begrenzten Bauphase nicht relevanten Auswirkungen auf das Lokalklima zu rechnen.

In der Betriebsphase wurden für das Jahr 2022 Treibhausgasemissionen in der Höhe von 24.172 t CO_2eq und für das Jahr 2030 Emissionen in der Höhe von 20.954 t CO_2eq angegeben. In beiden Fällen wird hier von einer Zunahme der KFZ km ausgegangen, der Rückgang für 2030 ergibt sich dadurch, dass mehr Fahrzeuge mit emissionsarmen Antrieben unterwegs sein werden. Der Energiebedarf für die Betriebs-phase liegt unter der Relevanzschwelle.

Die Errichtung eines Linienvorhabens, welches nur den motorisierten Individualverkehr zugutekommt, wirkt sich grundsätzlich negativ auf das Klima aus, jedoch handelt es sich um einen relativ kurzen Straßenabschnitt, wodurch sich für den Fachbereich Klima und Energie insgesamt vernachlässigbare bis geringe nachteilige Auswirkungen ergeben.

Die makroklimatischen Auswirkungen sind auf die zusätzlichen CO_2 Emissionen während der Betriebsphase zurückzuführen, wobei geringe Eingriffserheblichkeiten bestehen und dadurch die Auswirkungen durch das Vorhaben auf das Klima vernachlässigbar bis gering nachteilig eingestuft werden.

Conclusio

Aus fachlicher Sicht des ASV für Luftreinhaltung und Lokalklima ist durch gegenständliches Vorhaben mit vernachlässigbar bis gering nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Klima (Lokal- und Mesoklima) zu rechnen.

Laut der ASV für Klima und Energie entspricht das Vorhaben allen Zielen der Klima- und Energiestrategie Steiermark 2030. Die Errichtung der B70 Neu wirkt sich grundsätzlich negativ auf das Klima aus, jedoch handelt es sich um einen relativ kurzen Straßenabschnitt, wodurch sich insgesamt vernachlässigbare bis geringe nachteilige Auswirkungen ergeben.

4.4.6.5 Luft

Zusammenfassende Darstellung relevanter Auswirkungen

Die Beschreibung der derzeitigen Immissionssituation im Untersuchungsraum erfolgte für die lufthygienischen Indikatorparameter Stickstoffoxide, PM_{10} sowie $PM_{2.5}$. Bei diesen Parametern wurde nach- gewiesen, dass Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten im Projektgebiet auftreten.

In der Statuserhebung PM_{10} 2002 bis 2005 wurde nachgewiesen, dass in diesem Bereich die Vorgaben des IG-L hinsichtlich der PM_{10}-Belastung nicht sicher eingehalten werden können. In der Steiermärkischen Luftreinhalteverordnung 2011 wird daher das Projektgebiet als Sanierungsgebiet nach § 8 Abs. 2 Z 4 IG-L ausgewiesen.

Auswirkung in der Bauphase

Die Emissionen auf den Baustellenbereichen setzen sich aus den Auspuffemissionen der Baumaschinen und Transport-LKWs, der Aufwirbelung fahrender Baumaschinen und Transport-LKWs sowie der Manipulation von staubenden Materialen zusammen.

Detailliert betrachtet werden Stickstoffoxide, bewertet als NO_2 und vor allem die Partikel, bewertet als PM_{10} und $PM_{2.5}$.

Die Zusatzbelastungen von PM_{10} und NO_2 durch das Baugeschehen bei den nächsten Wohnnachbarn sind zumindest teilweise als relevant im Sinne des Schwellenwertkonzeptes einzustufen. Die Beurteilungswerte für Infrastrukturprojekte des IG-L werden auch in der Bauphase an keinem Aufpunkt, der Nachbarn repräsentiert, erreicht.

Die Auswirkungen in der Bauphase sind zeitlich beschränkt. Auch während der Bauphase treten die maximalen Emissionen nur während weniger Wochen auf. Die ermittelten Gesamtbelastungen sind also nicht ausschließlich nach den Gesichtspunkten des Immissionsschutzes auf Basis des IG-L, sondern unter Berücksichtigung der Zeitdauer der erhöhten Belastung und der Zusammensetzung des freigesetzten Staubes aus medizinischer Sicht zu beurteilen.

Wesentlich ist die Minimierung der Staubemissionen aus dem Baugeschehen durch die Umsetzung der im Projekt bereits vorgesehenen als auch der vorgeschlagenen staubmindernden Maßnahmen. Um NO_2-Immissionsbelastungen möglichst gering zu halten, sind Baumaschinen nach dem Stand der Technik einzusetzen.

Auswirkungen in der Betriebsphase

Da die Emissionsfaktoren für Luftschadstoffe durch die Flottenerneuerung stärker zurückgehen, als die Steigerung der Verkehrsleistung, ist das erste volle Jahr nach der Inbetriebnahme jenes, in dem die höchsten Auswirkungen zu erwarten sind.

Das Projekt soll in einem Gebiet umgesetzt werden, in dem Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten für den Luftschadstoff PM_{10} nicht auszuschließen ist. Der Schwerpunkt der Beurteilung liegt in den Jahresmittelwerten. Diese sind auch lufthygienischer Sicht von wesentlich größerer Bedeutung als Kurzzeitwerte. Sie sind auch die strengeren Beurteilungsmaßstäbe.

Die Auswertungen zeigen, dass sowohl im Prognosejahr 2022 als auch im Prognosejahr 2030 bei keinem der Anrainer mit der Überschreitung von Grenzwerten durch projektbedingte Emissionen zu rechnen ist. Bei PM_{10} kommt es an keinem Immissionspunkt zu einem relevanten Immissionseintrag, somit ist der Einfluss auf die Luftgütesituation im Projektgebiet vernachlässigbar.

Conclusio

Die Umsetzung des Projektes ist zwar mit zusätzlichen Luftschadstoffemissionen verbunden, diese sind jedoch entweder als irrelevant im Sinne des Schwellenwertkonzeptes zu beurteilen oder es werden keine Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten verursacht. Die Auswirkungen werden von Seiten des ASV auf die Luft mit vernachlässigbar bis gering nachteilig eingestuft.

4.4.6.6 Pflanzen und deren Lebensräume

Zusammenfassende Darstellung relevanter Auswirkungen

Zusammenfassend wird vom behördlichen Sachverständigen für Naturschutz festgehalten, dass im Untersuchungsraum insgesamt 56 verschiedene Biotoptypen nachgewiesen wurden. Den größten Flächenanteil (66%) nehmen dabei intensiv bewirtschaftete Ackerflächen ein. Rund 8% des Untersuchungsraumes sind naturschutzfachlich nicht wertvolle „Nutzungstypen“, wie etwa besiedelte

Flächen, Straßen und Wege. Etwas mehr als ein Zehntel der Flächen im Untersuchungsraum (11,77%) sind von mäßiger bis hoher naturschutzfachlicher Wertigkeit. Die hoch wertvollen Lebensräume sind Schotter- und Sandbänke mit Pioniervegetation, krautiger Ufergehölzsaum, Poly- bis hypertropher Weiher, Weichholzdominierter Ufergehölzstreifen, Weidenpioniergebüsch, Weidenauwald, Schwarzerlenbruchwald und Eichen-Hainbuchenwald.

An geschützten Pflanzenarten wurden neun Spezies mit der Einstufung „teilweise geschützt“ vorgefunden. 33 vorgefundene Pflanzenarten sind in der Roten Liste der Pflanzen Österreichs als gefährdet angeführt.

Beim Vorhaben sind in Summe 11 (projektintegrale) Wiederherstellungsmaßnahmen (10 für die Bau- und eine für die Betriebsphase) und Schutzmaßnahmen während der Bauphase für sog. „sensible Zonen“ vorgesehen.

Trotz der geplanten Wiederherstellungs- (10 für die Bau- und eine für die Betriebsphase) und Schutzmaßnahmen während der Bauphase verbleiben sowohl in der Bau-, als auch in der Betriebsphase für mehrere Lebensräume hohe bzw. mäßige Eingriffserheblichkeiten. Um diese Erheblichkeiten zu mindern, wurden neun „Ausgleichsmaßnahmen“ mit mehrmals hoher bis sehr hoher Maßnahmenwirkungen sowie Auflagen vom ASV formuliert.

Durch das Vorhaben werden keine nachhaltig negativen Beeinträchtigungen der lokalen Bestände der geschützten Arten erfolgen, da diese auch im (un-)mittelbaren Umfeld weiterverbreitet und z.T. keinesfalls selten sind.

In Summe verbleiben für das Schutzgut Pflanzen und deren Lebensräume maximal geringe Auswirkungen. Nach Entfaltung der Wirkungen sämtlicher Maßnahmen und bei Umsetzung der Auflagenvorschläge werden die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut „Pflanzen und deren Lebensräume“ vernachlässigbar bis gering nachteilig eingestuft.

Der behördliche Sachverständige für **Gewässerökologie** führt aus, dass das Vorhaben mit einer Verlegung der Kainach, eines Seitenarmes der Kainach und des Lahngrabens sowie eine Querung des Muggaubaches verbunden ist. Die Durchgängigkeit der betroffenen Fließgewässer bleibt erhalten, eine geringfügige Laufverkürzung der Kainach wird durch die gesetzten Maßnahmen zur Strukturverbesserung kompensiert. Die Verlegung steht der Zielerreichung eines guten ökologischen Potentials des Detailwasserkörpers 802780049 nicht entgegen. Im Lahngraben und Muggaubach werden keine bis höchstens sehr geringfügige Auswirkungen erwartet. Aus Sicht des ASV für Gewässerökologie ergeben sich vernachlässigbare bis gering nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen und deren Lebensräume.

Der behördliche Sachverständige für **Waldökologie** stellt fest, dass bei der Errichtung und dem Betrieb des Projektes durch den partiellen Lebensraumverlust (0,3848 ha) die Eingriffserheblichkeit maximal gering bis merklich nachteilig eingestuft und die Ausgleichswirkungen als hoch bewertet wird. Es ergeben sich damit „geringe verbleibende Auswirkungen auf das Schutzgut Wald“.

Bei Umsetzung der Kompensations- und Kontrollmaßnahmen sowie der Bedingungen und Auflagen werden die Auswirkungen als vernachlässigbar bis gering nachteilig eingestuft.

Conclusio

Aus fachlicher Sicht der behördlichen Sachverständigen für Naturschutz, Gewässerökologie und Waldökologie werden durch das Projekt vernachlässigbare bis gering nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen und deren Lebensräume erwartet.

4.4.6.7 Tiere und deren Lebensräume

Zusammenfassende Darstellung relevanter Auswirkungen

Von Seiten des ASV für **Naturschutz** wird festgestellt, dass durch das Vorhaben bzw. dessen Auswirkungen für das Schutzgut „Tiere und deren Lebensräume“ bei Umsetzung sämtlicher projektintegraler Maßnahmen und Ausgleichsmaßnahmen sowie unter Berücksichtigung der Auflagenvorschläge vernachlässigbare bis geringe nachteilige Auswirkungen entstehen.

Dafür wurden die Auswirkungen auf im Projektgebiet vorkommende und potentiell vorkommende Artengruppen Vögel, Fledermäuse, Fischotter, Haselmaus, Reptilien, Amphibien und Insekten (Libellen und Heuschrecken) sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase beurteilt.

Aus Sicht des **wildökologischen ASV** ist der Ist-Zustand des Projektgebietes als mäßig zu beurteilen. Das Wildartenspektrum ist durchschnittlich. Als Leitarten wurden der Feldhase (im Bestand gefährdet) und der Fischotter (geschützt) ausgewählt. Rehwild ist die einzige Schalenwildart, die als Standwild vorkommt. Eine Änderung des Wildartenspektrums ist durch das Projekt nicht zu erwarten.

Der Lebensraum im engeren Untersuchungsgebiet besteht überwiegend aus intensiv genutztem Ackerland mit nur sehr geringen Anteilen an höherwertigen Lebensräumen wie Grünlandflächen, Gehölzen, Waldstreifen oder Brachland. Es besteht ein massiver Mangel an Deckungsmöglichkeiten und Rückzugsgebieten für Wildtiere, sowie ein Äsungsmangel insbesondere für die Aufzucht von Jungtieren. Wildwechselmöglichkeiten werden als gering eingestuft. Die Wildschadenanfälligkeit wird, wie auch Störungen, als mäßig eingestuft. Auch wenn das Untersuchungsgebiet nicht übermäßig von Menschen frequentiert wird, führt die Deckungslosigkeit im Winterhalbjahr zu einem nicht zu vernachlässigenden Störungspotential.

Die Eingriffsintensität für die Bauphase auf Grund der intensiven und über 3 Jahre andauernden Störung als hoch, für die Betriebsphase dagegen als mäßig eingestuft. Die Eingriffserheblichkeit als Verknüpfung von IST-Sensibilität und Eingriffsintensität wird sowohl in der Bauphase, als auch in der Betriebsphase als mäßig eingestuft.

Bei einer vollständigen Umsetzung aller im Projekt vorgeschlagenen Maßnahmen können laut ASV die nachteiligen Projektwirkungen auf die Leitarten sowohl für die Bau-, als auch für die Betriebsphase, insgesamt auf eine geringe Resterheblichkeit gemindert werden.

Demzufolge stellen die Auswirkungen des Vorhabens bezüglich ihres Ausmaßes, ihrer Art, Dauer und Häufigkeit eine merklich nachteilige Veränderung dar, ohne jedoch das Schutzgut in seinem Bestand zu gefährden. Die Auswirkungen sind zwar merklich nachteilig, erreichen auf das Schutzgut, beziehungsweise dessen Funktion, aber weder aus qualitativer, noch aus quantitativer Sicht ein unvertretbares Ausmaß.

Laut ASV für **Gewässerökologie** beinhaltet das Vorhaben eine Verlegung der Kainach, eines

Seitenarmes der Kainach und des Lahngrabens sowie eine Querung des Muggaubaches. Bauarbeiten an und in Gewässern stellen einen direkten Eingriff durch die Bautätigkeit dar und sind mit der Gefahr des Schadstoffeintrages und/oder von Eintrübungen über das Baufeld hinaus, insbesondere in der Kainach flussab im Zuge der Laufverlegung, verbunden. Es ergeben sich zusammenfassend in der Bauphase „mittlere“ Belastungen.

Die Durchgängigkeit der betroffenen Fließgewässer bleibt erhalten, eine geringfügige Laufverkürzung der Kainach wird durch die gesetzten Maßnahmen zur Strukturverbesserung kompensiert. Die Verlegung steht der Zielerreichung eines guten ökologischen Potentials des Detailwasserkörpers 802780049 nicht entgegen. Im Lahngraben und Muggaubach werden keine bis höchstens sehr geringfügige Auswirkungen erwartet.

Aus Sicht des ASV für Gewässerökologie und Fische ergeben sich somit zusammenfassend in der Betriebsphase „geringfügige“ Belastungen bzw. vernachlässigbare bis gering nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter Oberflächenwasser und Tiere (vor allem Fische) und deren Lebensräume.

Conclusio

Aus fachlicher Sicht der ASV für Gewässerökologie und Naturschutz werden durch das Projekt vernachlässigbare bis gering nachteilige Auswirkungen auf Tiere und deren Lebensräume erwartet. Aus Sicht des wildökologischen ASV werden merklich nachteilige Auswirkungen des Projektes festgestellt.

4.4.6.8 Landschaft und Erholung

Zusammenfassende Darstellung relevanter Auswirkungen Landschaft

Durch die überwiegende Lage des Vorhabens im freien Landschaftsraum beschränken sich Auswirkungen weitgehend auf das Landschaftsbild. Der Hauptteil des direkten Eingriffsgebietes betrifft das untere Kainachtal westlich von Mooskirchen.

Der breite Talboden erfährt einerseits durch den Lauf der Kainach, andererseits durch längsverlaufende Infrastrukturlinien eine Zonierung. Die Kainach mit ihrer Begleitvegetation wirkt durch ihren gewundenen Lauf als raumbildendes und -gliederndes Strukturelement mit weiter visueller Ausstrahlung und vermittelt eine naturräumliche Qualität. Insbesondere östlich der Linie Lahn/Stögersdorferweg-Hallersdorf liegt ein Kulturlandschaftsraum, der landschaftsbezogen durchaus höhere Qualität aufweist.

Der projektierte Straßenlauf bildet durch die teils deutlich erhöhte Trassenführung ein physisches wie auch visuelles Trennelement, welches das bestehende Raumgefüge stark verändert und den Raumzusammenhang bzw. die Nord-Süd-Durchgängigkeit im mittleren Bereich des Talraums erheblich stört. Die prägende visuell naturnahe Wirkung des Flusslaufs innerhalb des nördlichen Talraums geht verloren. Trennwirkungen und die Störung räumlicher Zusammenhänge können durch geplante Maßnahmen nicht gemindert werden. Die Eingriffserheblichkeit geht jedenfalls über ein geringfügig bzw. vernachlässigbares Maß hinaus.

Für den Bereich der Kainach-Verlegung ist ein hoch wirksames Maßnahmenbündel vorgesehen, das eine naturnahe Ausbildung des verlegten Flussbereichs und die im Bau entstehenden Strukturverluste

ausgleicht und die Wiedereinbindung des Änderungsbereichs in die Landschaft gewährleistet. Unter Einbeziehung sämtlicher vorgesehenen Maßnahmen sind für den Teilraum themenbezogen insgesamt geringe Auswirkungen ableitbar.

Die Teilräume des weststeirischen Riedellandes wirken für den Talraum des Vorhabensgebiets horizontbildend, liegen außerhalb des Eingriffsgebiets und werden damit in ihrem Charakter nicht verändert. Bei Einbeziehung der vorgesehenen Maßnahmen, welche zur Minderung visueller Beeinträchtigungen beitragen, sind geringe Auswirkungen zu erwarten.

Der Dietenberg stellt eine markante und prägende Erhebung im Bereich des Kainachdurchbruchs dar, und weist hohe Sensibilität auf. Der Teilraum liegt außerhalb der direkten Eingriffsbereiche, ist aber stark von visuellen Fernwirkungen des Vorhabens betroffen, da er einen Aussichtsstandort darstellt, von dem aus das gesamte Vorhabensgebiet im Unteren Kainachtal überblickbar ist. Für den Bereich Dietenberg ergibt sich daher eine Eingriffserheblichkeit, die über ein geringes, vernachlässigbares Ausmaß hinausgeht.

Insgesamt geht damit in der Betriebsphase themenbezogen die Eingriffserheblichkeit über ein geringes, vernachlässigbares Ausmaß hinaus und wird aus fachlicher Sicht der ASV daher mit merkbar nachteilig beurteilt.

Zusammenfassende Darstellung relevanter Auswirkungen Erholung

Die Kainach mit ihrer Begleitvegetation wirkt durch ihren gewundenen Lauf im gegenständlichen Talabschnitt als raumbildendes und -gliederndes Strukturelement mit weiter visueller Ausstrahlung und vermittelt eine naturräumliche Qualität, die die allgemeine Strukturarmut des Agrarraums standortabhängig teils visuell deutlich mindert. Insbesondere östlich der Linie Lahn/Stögersdorferweg-Hallersdorf ergibt sich ein großräumig zusammenhängender Kulturlandschaftsraum, der insbesondere entlang des Flusslaufs von der lokalen Bevölkerung stark als Naherholungsgebiet genutzt wird und als relativ ruhiger, in erster Linie durch „naturräumliche“ Elemente bestimmter, leicht erreichbarer Teilraum durchaus ausgeprägten Erholungswert aufweist.

Der projektierte Straßenlauf schneidet durch die landwirtschaftlichen Flächen und bildet ein physisches wie auch visuelles Trennelement, welches das bestehende Raumgefüge stark verändert und den Raumzusammenhang bzw. die Nord-Süd-Durchgängigkeit im mittleren Bereich des Talraums erheblich stört. Der Erholungswert im Talraum, als auch entlang des uferbegleitenden Wegenetzes wird durch die Trennwirkung des Straßenlaufs, Attraktivitätsverluste, und die entstehende Lärmbelastung deutlich gemindert. Durch die vorgesehenen Maßnahmenpakete kann die Störung des Erholungswerts nur in geringem Umfang verringert werden. Die Eingriffserheblichkeit geht über ein geringfügig bzw. vernachlässigbares Maß hinaus.

Der Dietenberg stellt eine markante und prägende Erhebung im Bereich des Kainachdurchbruchs dar, und weist aufgrund seiner kulturräumlichen und ästhetischen Qualitäten, seinen Aussichtspunkten und seinem Erholungswert hohe Sensibilität auf. Das Durchschneiden des bisher agrarisch geprägten Kulturraumes des mittleren Talbodens durch den hochrangigen Verkehrsträger und dessen Fremdkörperwirkung werden deutlich und in vollem Umfang erlebbar und die Attraktivität des Ausblicks in den Talraum deutlich gestört wodurch sich eine Eingriffserheblichkeit ergibt, die über ein geringes, vernachlässigbares Ausmaß hinausgeht und mit merkbar nachteilig beurteilt wird.

Conclusio

Aus fachlicher Sicht der behördlichen Sachverständigen für Landschaftsgestaltung wird durch den projektierten Straßenlauf ein physisches wie auch visuelles Trennelement gebildet, welches die prägende visuell naturnahe Wirkung des Flusslaufs innerhalb des nördlichen Talraums stört. Trennwirkungen und die Störung räumlicher Zusammenhänge können durch geplante Maßnahmen nicht gemindert werden. Somit ist mit merklich nachteiligen Auswirkungen auf das Landschaftsbild und die Erholungsfunktion zu rechnen.

4.4.6.9 Sach- und Kulturgüter

Zusammenfassende Darstellung relevanter Auswirkungen Erholung

Für die behandelten Sachgüter ergeben sich weder in der Bau- noch in der Betriebsphase relevante Auswirkungen, da die Projektauswirkungen sich strikt räumlich abgrenzen lassen und im Falle einer Beeinträchtigung von Infrastruktureinrichtungen (wie z.B. Leitungsverlegung etc.) wieder deren Funktionsfähigkeit hergestellt werden muss.

Für Kulturgüter sind in der Bauphase weder durch Erschütterungen noch durch Luftschadstoffe Auswirkungen zu erwarten. In der Betriebsphase erfährt das Erscheinungsbild des Wegkreuzes (Nr. 16) in Moosing durch die unmittelbare Lage an der neuen Trasse eine deutliche Reduktion der Attraktivität und sind damit geringfügige Belastungen ableitbar. Im Bereich der denkmalgeschützten Wegkapelle am Kainachdurchbruch ergeben sich aufgrund geringerer Verkehrsbelastung und leichterer Erreichbarkeit leicht positive Auswirkungen.

Insgesamt sind für die Themenbereiche Sach- und Kulturgüter sowie Wasserbautechnik vernachlässigbare bis gering nachteilige Auswirkungen und für den Fachbereich Erschütterungstechnik keine Auswirkungen zu erwarten.

Aus Sicht der Verkehrstechnik hat das Vorhaben durch die Entlastung der Siedlungsgebiete positive Auswirkungen.

Conclusio

Aus Sicht der behördlichen Sachverständigen für Sach- und Kulturgüter ist sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase, von vernachlässigbaren bis geringfügig nachteiligen Auswirkungen auf Sach- und Kulturgüter auszugehen. Dies gilt auch für den Fachbereich Wasserbautechnik. Bei der denkmalgeschützten Wegkapelle am Kainachdurchbruch ergeben sich leicht positive Auswirkungen. In Bezug auf Erschütterungen sind keine Auswirkungen zu erwarten. Aus Sicht des Fachbereiches Verkehrstechnik ergeben sich gesamt positive Auswirkungen.

4.4.6.10 Gesundheit und Wohlbefinden

Bauphase

Aus umweltmedizinischer Sicht wird es in der Bauphase zu einer merkbaren Belastung an den Immissionspunkten kommen, die zu Belästigungen unterschiedlicher Intensität führen wird, aber durch die zeitliche Begrenzung mit Mittagspausen und Wochenenden zu keinen Gesundheitsgefährdungen führen.

Durch Erschütterungen wird es unter Berücksichtigung der erforderlichen Maßnahmen zu geringen Belästigungen (und keinen Gesundheitsgefährdungen) kommen.

Bei Luftschadstoffen werden die Beurteilungswerte für Infrastrukturprojekte an keinem Aufpunkt erreicht. Die Zusatzbelastungen von PM_{10} und NO_2 durch das Baugeschehen bei den nächsten Wohnnachbarn sind jedoch teilweise als relevant im Sinne des Schwellenwertkonzeptes einzustufen.
Durch den Fortschritt der Baumaßnahmen (Verlagerung der Baustelle) und damit zeitlich begrenzten Immissionen wird es in Verbindung mit den staubmindernden Maßnahmen zu wahrnehmbaren Belästigungen durch Staubdeposition kommen. Dies wird jedoch zu keinen nachweisbaren gesundheitlichen Veränderungen führen.

Durch Lichtimmissionen ist mit keinen Belästigungen noch Aufwachreaktionen mit gesundheitlichen Auswirkungen zu rechen.

Betriebsphase

Zusätzlich zu den schalltechnisch projektierten Maßnahmen, die vor allem den Gesundheitsschutz in der Nacht berücksichtigen, sind auch für den Zeitraum Tag noch Maßnahmen zu planen. Dies betrifft vor allem Bereiche, die vorher wesentlich geringer durch Verkehrslärm beaufschlagt wurden und bei Umsetzung des Projektes tagsüber im Außenbereich durch deutlich wahrnehmbare Verkehrslärmimmissionen belästigt werden.

Durch die angeführten Maßnahmen ist mit keinen fühlbaren Erschütterungen bzw. mit keinen Überschreitungen der Richtwerte für den Gebäudeschutz zu rechnen. Die Grenzwerte für das Wohlbefinden des Menschen bzw. für Gebäude werden eingehalten.

Die Grenzwerte des IG-L können für alle Luftschadstoffe mit Sicherheit eingehalten werden. Die Auswirkungen für PM_{10} werden auch nach Berücksichtigung der projektierten Lärmschutzwand als irrelevant beurteilt. Auch der Grenzwert für NO_2 wird bei den Anrainern eingehalten.

Belästigungsreaktionen durch Luftschadstoffimmissionen im µg-Bereich werden nicht auftreten. Gesundheitsgefährdungen bzw. gesundheitliche Auswirkungen für die Anrainer im Vergleich zur Istsituation sind nicht zu erwarten. Bedeutende Entlastungen ergeben sich bei den Wohngebieten entlang der bestehenden Trasse der B70.

Eine unzulässige Aufhellung oder Blendwirkung in der Wohnnachbarschaft kann laut Elektrotechnischem ASV ausgeschlossen werden, wodurch mit keinen Belästigungen noch mit Aufwachreaktionen mit gesundheitlichen Auswirkungen zu rechnen ist.

Es werden kleinklimatische Veränderungen im mikroskaligen Bereich eintreten. Diese können aber über diese Größenordnung hinaus ausgeschlossen werden bzw. bleiben etwaige Auswirkungen unterhalb der Messgenauigkeit.

Zusammenfassend stellt die behördliche Sachverständige für Umweltmedizin vernachlässigbare bis geringe nachteilige Auswirkungen durch das Projekt auf das Schutzgut Mensch fest.

Conclusio

Von Seiten der umweltmedizinischen ASV werden durch das Projekt vernachlässigbare bis gering

nachteilige Auswirkungen durch Luftschadstoffe, Lärm und Erschütterungen sowie Lichtimmissionen auf die Gesundheit und das Wohlbefinden des Menschen festgestellt.

4.4.6.11 ArbeitnehmerInnen

Von den Sachverständigen für Abfalltechnik, Bautechnik, Elektrotechnik, Schall- und Erschütterungstechnik, Verkehrstechnik sowie Umweltmedizin wurden die Belange des ArbeitnehmerInnenschutzes beurteilt und keine oder positive Auswirkungen festgestellt. Aus Sicht der behördlichen Sachverständigen werden die Bestimmungen des ArbeitnehmerInnenschutzes eingehalten.

4.4.6.12 Raumordnung

Der behördliche Sachverständige führt aus, dass die geplante Umfahrungsstraße sowohl die Entlastungsfunktion für die o.g. Ortsdurchfahrten der Bestandsstrecke als auch den Lückenschluss für die leistungs- fähige Anbindung des Raumes Voitsberg-Köflach an das übergeordnete Straßennetz (A2) erfüllt. Aus überörtlicher Sicht wird die verbesserte Anbindung des Raumes Voitsberg - Köflach an das hochrangige Straßennetz als öffentliches Interesse angeführt.

Durch die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse sowohl in die Region als auch aus der Region unterstützt das ggst. Projekt die langjährigen Entwicklungsmaßnahmen der öffentlichen Hand.

Wenngleich die Relationen und diversen Wander- und Radrouten bestmöglich erhalten und damit weiterhin genutzt werden können, ist trotz geplanter Ausgleichsmaßnahmen mit Beeinträchtigungen der Erholungswerte im Teilraum Unteres Kainachtal zu rechnen.

4.4.7 Zusammenfassung

4.4.7.1 Veranlassung

Mit Eingabe vom 14.05.2018 hat das Land Steiermark (Landesstraßenverwaltung) für das Vorhaben „B70 Packer Straße“ den Antrag auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bei der Steiermärkischen Landesregierung mit den dazugehörigen Einreichunterlagen gestellt. Diese Unterlagen wurden aufgrund der Evaluierungen der beigezogenen Sachverständigen der Behörde sowie aufgrund von Projektänderungen mit den Eingaben vom 27.05.2019, vom 11.02.2020, vom 28.07.2022 und abschließend mit 06.09.2022 ergänzt bzw. modifiziert.

4.4.7.2 Vorhaben

Das Vorhaben „umfasst die Errichtung einer neuen Umfahrung zwischen Mooskirchen und Krottendorf und ist der noch fehlende Lückenschluss für einen durchgehenden leistungsfähigen Ausbau der Landesstraße B70 von der Autobahnanschlussstelle Mooskirchen der A2 Südautobahn bis Köflach. Der geplante Streckenabschnitt liegt im Bezirk Voitsberg.

Die geplante Umfahrung weist eine Gesamtlänge von 5.324 m auf und liegt in den Gemeinden Söding-St. Johann, der Marktgemeinde Mooskirchen, der Marktgemeinde Ligist und der Gemeinde Krottendorf-Gaisfeld.

Die Umfahrung der B70 beinhaltet eine niveaufreie Anbindung an den Autobahnzubringer der A2 Südautobahn und soll als Autostraße verordnet werden.

Das örtliche Wegenetz soll aufrechterhalten bzw. umgestaltet werden (parallel geführte Nebenwege für den örtlichen Anrainerverkehr sowie für landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge).

4.4.7.3 Umweltauswirkungen

Die beigezogenen behördlichen Sachverständigen haben die Auswirkungen des Vorhabens auf die zu beurteilenden Schutzgüter Boden und Untergrund, Fläche, Grundwasser, Oberflächenwasser, Klima, Luft, Tiere sowie Pflanzen und deren Lebensräume, Landschaft, Sach- und Kulturgüter, sowie auf die menschliche Gesundheit und das menschliche Wohlbefinden, als auch den ArbeitnehmerInnenschutz beurteilt und dabei auch die Auswirkungen auf öffentliche Konzepte und Pläne berücksichtigt.

Die Auswirkungen durch das Projekt erreichen für den Großteil der zu beurteilenden Schutzgüter kein Ausmaß, dass über ein vernachlässigbares bis gering nachteiliges Niveau hinausgeht.

Positive Auswirkungen werden aus Sicht der Verkehrstechnik auf Sach- und Kulturgüter erwartet. Merklich nachteilige Auswirkungen werden auf das Landschaftsbild und die Erholungsfunktion sowie auf Tiere aus Sicht der Wildökologie festgestellt.

Es werden keine unvertretbar nachteiligen Auswirkungen von den beigezogenen Sachverständigen der Behörde festgestellt.

Die Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes werden eingehalten.

Bei dieser Beurteilung wurden Wechselwirkungen, kumulative Wirkungen und Verlagerungseffekte zwischen den einzelnen Schutzgütern durch das Vorhaben berücksichtigt. Ebenso sind projektierte sowie die zusätzlich von den behördlichen Sachverständigen vorgeschlagenen Maßnahmen und Auflagen in die Beurteilung eingeflossen.

5. Störfall

5.1. Abfalltechnik

Es werden vor allem für die Bauphase Maßnahmen formuliert, die mögliche Kontaminationen des Erdreichs z.B. durch austretendes Öl oder Kraftstoffe verhindern bzw. die Auswirkungen so gering wie möglich halten sollen. Die Vorhaltung und der Einsatz von geeignetem Ölbindemittel ist ebenso - wie das unverzügliche und vollständige Ausheben verunreinigter Böden - vorgesehen.

Bei einer raschen Umsetzung dieser Maßnahmen sind im Regelfall die Auswirkungen auf den Boden örtlich und zeitlich begrenzt und dadurch nicht geeignet eine dauerhafte Beeinträchtigung der Schutzgüter Boden, Grund- und Oberflächengewässer hervorzurufen. Die Auswirkungen auf die Umwelt werden als nicht mehr geringfügig eingestuft. Entsprechende ergänzende Maßnahmenvorschläge werden vorgeschlagen.

5.2. Boden und Landwirtschaft

Dr. Kuderna:

Die in der Bauphase und Betriebsphase zu erwartenden Immissionen, die das Schutzgut Boden beeinträchtigen könnten, wurden im Fachbericht ausführlich abgehandelt und bezugnehmende Maßnahmen formuliert.

Zusätzlich finden sich dort Maßnahmen für das Betanken in der Bauphase und die Handhabung von allenfalls auftretendem verunreinigtem Bodenaushub oder kontaminiertem Material. Die aus solchen Gefahrenquellen stammenden Immissionen werden somit möglichst geringgehalten bzw. vermieden.

5.3. Geologie, Geotechnik und Hydrogeologie

Störfälle während der Bauphase und in der Betriebsphase sind vorwiegend durch Mineralölverluste bzw. Mineralölaustritte an Baugeräten in der Bauphase und an Fahrzeugen (KFZ) in der Betriebsphase zu erwarten. Hier sind entsprechende Störfallmaßnahmen im Hinblick auf den Gewässer- und Grundwasserschutz wie beispielsweise das Aufbringen von ausreichend Ölbindemittel, Aushub des kontaminierten Erdreiches, zu setzten.

Zusammenfassend kann aus Sicht des ASV ausgeführt werden, dass qualitative Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser und Oberflächenwässer durch Störfälle nicht zu erwarten sind.

5.4. Naturschutz

Vor allem während der Bauphase kann es durch den Einsatz von Baumaschinen zu unfallbedingten Kontaminationen des Erdreichs, z.B. durch austretendes Öl oder Kraftstoffe, kommen. Die im Störfall anfallenden verunreinigten Böden sind unverzüglich und vollständig abzutragen, sonstige austretende Chemikalien, Betriebs- und Hilfsstoffe sind, sofern erforderlich, zu binden und ebenfalls gesetzeskonform zu entsorgen. Bei einer raschen Umsetzung dieser Maßnahmen sind im Regelfall die Auswirkungen auf den Boden örtlich und zeitlich begrenzt und dadurch nicht geeignet, eine dauerhafte Beeinträchtigung der Schutzgüter Boden, Grund- und Oberflächengewässer bzw. in weiterer Folge des ggst. relevanten Schutzgutes Natur hervorzurufen. Ein entsprechender Maßnahmenvorschlag wurde formuliert. Durch die ordnungsgemäße und umgehende Entsorgung der anfallenden, nicht gefährlichen und gefährlichen Abfälle, sind keine mehr als geringfügigen Auswirkungen auf die Natur zu erwarten.

5.5. Wasserbautechnik

Aus wasserbautechnischer Sicht kann als Störfall das Verklausen einzelner Hochwasserdurchlässe angesehen werden.

Es ist vorgesehen, einen Verklausungsschutz im Einlaufbereich anzubringen. Bedingt durch die große Anzahl der Hochwasserdurchlässe ist eine gleichzeitige Verklausung einer maßgeblichen Anzahl dieser Durchlässe nicht zu erwarten. Darüber hinaus ist es möglich bei einem Hochwasser von der B70 aus mittels Greifbagger eine mögliche Verklausung zu entfernen. Weitere Störfälle sind im Hinblick auf das Hochwasserabflussgeschehen nicht zu erwarten.

6. Nachsorge

6.1. Abfalltechnik

Im Projekt wird nicht direkt auf die Nachsorgephase eingegangen. Straßen werden in der Regel für eine sehr lange Betriebsdauer errichtet. Bei einem allfälligen Rückbau wird jedenfalls eine nach den zu diesem Zeitpunkt gültigen rechtlichen Vorgaben entsprechende Verwertung bzw. Entsorgung der anfallenden Abfallfraktionen erforderlich sein.

6.2. Elektrotechnik

Das Vorhaben ist auf eine sehr lange Lebensdauer konzipiert und soll auf Dauer erhalten bleiben. Für die Beleuchtungsanlage ist mit einer Lebensdauer von ca. 25 bis 30 Jahren zu rechnen. Defekte Leuchten sind auszutauschen und ordnungsgemäß zu entsorgen.

7. Varianten und Alternativen

7.1. Abfalltechnik

Als Nullvariante wird das Ausbleiben des Projekts und somit der Ist-Zustand angesehen. Aus abfalltechnischer Sicht werden in diesem Fall unmittelbar keine Abfälle aus dem Rückbau der bestehenden Anlagen und aus der Errichtung und des Betriebes der geplanten Landesstraße anfallen.

Bei der Umsetzung von Alternativen ist mit einem vergleichbaren Anfall der im Projekt genannten Abfallarten in vergleichbaren Mengen zu rechnen, die ebenfalls geringfügig im Rahmen der Baumaßnahmen verwertet oder entsorgt werden können.

7.2. Boden und Landwirtschaft

Der Variantenvergleich bzw. die Planung haben laut NASV Dr. Scholler ergeben, dass die beantragte Trassenführung insgesamt unter Zusammenschau aller Aspekte die beste Variante ergibt. Die dauerhaft versiegelten Flächen sind ein eindeutig negativer Beitrag hinsichtlich der Bodenversiegelung in Österreich, welcher jedoch durch sparsamen Umgang in der Bauphase sowie auch beim fertigen Bauwerk auf das unbedingt notwendige Maß reduziert wird.

Laut behördlichem SV erfolgt ein möglichst sparsamer - wenn auch nicht zu vermeidender - Einsatz natürlicher Ressourcen mit rechtskonformer Beseitigung der Veränderungen und Nutzungen während der Bauphase. Somit ist diese Forderung hinsichtlich effizienter Flächennutzung sowie eines sparsamen und schonenden Umgangs mit der Oberfläche erfüllt.

Laut Dr. Kuderna werden in den UVE-Unterlagen zum Fachbereich Boden, hinsichtlich der wahrscheinlichen Entwicklung der Umwelt im Untersuchungsraum (Nullvariante), der Flächenverbrauch, die Bodenverdichtung, Änderungen des Wasserhaushalts, Schadstoffeinträge im Untersuchungsraum fachlich vollständig, plausibel und nachvollziehbar beschrieben und die Auswirkungen in zutreffender Weise vorhergesagt. Dementsprechend ist auch den Voraussagen zu den verbleibenden Auswirkungen (keine bis sehr gering) zuzustimmen. Unsicherheiten betreffen die Immissionen aus dem Winterdienst, zu denen daher ein Monitoring als Auflage formuliert wurde.

7.3. Geologie, Geotechnik und Hydrogeologie

Im Fachbereich Geologie/Geotechnik und Hydrogeologie wurden in der Vorphase die angedachten möglichen Variantenstudien auf die Vereinbarkeit mit den bestehenden Gesetzmäßigkeiten und den fachlichen Grundlagen geprüft.

7.4. Gewässerökologie

Für Tiere und Pflanzen der Fließgewässer im Projektgebiet sind laut behördlichem ASV bei Nichtrealisierung des Vorhabens weder Vorteile noch Nachteile abzuleiten.

7.5. Landschaftsbild

Zur **Nullvariante** führt die ASV aus, dass bei Nichtrealisierung des Vorhabens von einer Beibehaltung des IST-Zustandes auszugehen ist und damit keine Entlastung der nördlichen Siedlungsbereiche stattfindet. Gleichzeitig bleibt der Talraum unzerschnitten, wodurch negative Auswirkungen auf den Themenbereich Landschaft/Erholung unterbleiben.

Auswirkungen **alternativer Lösungsmöglichkeiten** der im Zeitverlauf untersuchten Trassenvarianten werden im Detail beschrieben. Themenbezogen wäre die ehemals verfolgte Bahnvariante mit deutlich geringeren Auswirkungen verbunden gewesen bzw. im Zusammenhang mit dem Themenbereich Landschaft als optimal zu werten gewesen. Klarerweise sind aber gesetzliche Regelungen zur Luftbelastung bzw. auch insbesondere alle Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch zu berücksichtigen.

7.6. Luftreinhaltung und Lokalklima

Auf Grund der langen Projektvorlaufzeiten sind die zeitlichen Eckpunkte des Projektes mehrfach verschoben werden. Eine Beurteilung erfolgt durch den Vergleich von **Nullvariante** und Betriebsphase für das Jahr 2022. Auch wenn mittlerweile klar ist, dass das erste Jahr des Betriebes nicht 2022 ist, kann auf Grund der Emissionsrückgänge im Straßenverkehr durch verbesserte Motorentechnologie und Flottenerneuerung festgehalten werden, dass damit die eine Situation beurteilt wird, die ungünstiger ist, als wenn ein neuer Zeitpunkt der Inbetriebnahme bewertet werden würde.

Im Vergleich zur Nullvariante erhöhen sich die Fahrleistungen im betrachteten Straßennetz um $1*10^6$ km/a oder um ca. 1%. Die NO_x-Emissionen steigen im ersten Baujahr um ca. 2,2 t oder 4% im 2. Baujahr um 3,0 t oder 5%. Die PM_{10}-Motoremissionen steigen im ersten Jahr der Bauphase um ca. 0,1 t oder 3%, im 2. Jahr um 0,1 t oder um 4%.

Der Vergleich von Nullvariante und Bauphase zeigt bei Stickstoffdioxid relevante Zusatzbelastungen von über 0,9 µg/m³ NO_2 im Jahresmittel.

Für Stickstoffdioxid werden für das Jahr 2022 (Planfall N_2022) für den Jahresmittelwert bei zwei Anrainern (Nr. 25 und 26) im Bereich Köppling Grenzwertüberschreitungen von mehr als 35 µg/m³ errechnet. Überschreitungen des Beurteilungswertes von 40 µg/m³ treten an keinem Immissionspunkt auf. Beim maximalen Halbstundenmittelwert wird der Grenzwert an allen Aufpunkten eingehalten. Im Jahr 2030 (Planfall N_2030) werden sowohl für den Langzeitmittelwert als auch für den Kurzzeitmittelwert keine Grenzwertüberschreitungen errechnet.

Für PM_{10} werden sowohl für das Jahr 2022 (Planfall N_2022) als auch für das Jahr 2030 (Planfall N_2030) für den Jahresmittelwert an keinem Aufpunkt Grenzwertüberschreitungen von mehr als 40 µg/m³ errechnet. Die Anzahl der tolerierten Überschreitungstage wird bei einigen Nachbarn überschritten. Dabei wird nicht als immissionsmindernd berücksichtigt, dass sich die Vorbelastung im Laufe der Zeit (2015 bis 2022 bzw. 2030) deutlich reduziert (hat).

Auch, wenn es zu keiner Projektrealisierung kommt, treten $PM_{2.5}$-Grenzwertüberschreitungen weder im Jahr 2022 noch im Jahr 2030 auf.

Es kommt in der Betriebsphase in Summe weder bei den gefahrenen KFZ-Kilometern noch bei den Schadstoffen zu nennenswerten Veränderungen. Bezüglich der Treibhausgasemissionen des Straßenverkehrs werden durch die Realisierung des Projekts keine relevanten Änderungen gegenüber der Nullvariante ermittelt.

7.7. Naturschutz

Beim Unterbleiben des Vorhabens bleibt der oben angeführte IST-Zustand der Schutzgüter „Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume“ in seiner beschriebenen Form erhalten, weshalb insgesamt keine relevanten Auswirkungen/Änderungen zu erwarten sind.

7.8. Umweltmedizin

Die Nullvariante beschreibt den Ist-Zustand ohne Umsetzung des Projektes zu jenem Zeitpunkt, zu dem die Fertigstellung des Projektes zu erwarten wäre. Es ist dies das Jahr 2022. Weiters wird der Zeithorizont 2030 behandelt.

Die Auswirkungen des Projektes wurden für Luftschadstoffe und Schallimmissionen mittels Vergleichs des Planfalls ohne das Projekt (Nullvariante) und der Projektvariante (Prognose) dargestellt.

7.9. Verkehrstechnik

Unter der Projektgeschichte, konkret im Unterpunkt „Trassenvarianten“, wurden die betrachteten Trassierungen beschrieben. Diese Variantenuntersuchung ist plausibel und schlüssig durchgeführt worden. Für den Knotenpunkt KVA Krottendorf gab es einen gesonderten Variantenvergleich zur Findung der optimalen Ausgestaltung. Dabei wurden nachstehende Knotenformen bewertet: unterschiedlich ausgebildete 4-armige Kreuzungen sowie unterschiedliche Regelungen (mit/ohne Verkehrslichtsignalanlage (VLSA)), 3-armiger Kreisverkehr mit baulich getrennten Bypässen und den 4-armigen Turbokreisverkehr.

Als Beurteilungsaspekt kamen die Parameter: Verkehrswirksamkeit, Verkehrssicherheit, Natur-raum/Flächenverbrauch, Raumplanung/Landschaftsbild, Lärm, Luftschadstoffe, Kainach Hochwasser, Verkehrsqualität, Staulänge und Gesamtkosten, zum Einsatz.

Der Turbokreisverkehr wurde in Hinblick dieser Parameter zwischen unwesentliche und große Verbesserung/Entlastung bewertet und erreichte die beste Beurteilung, daher wurde diese Knotenform in der gegenständlichen Planung gewählt. Dieser Variantenvergleich wurde nach ergänzenden und abklären- den Gesprächen mit der Projektleitung sowie Projektanten und dem ASV Dr. Richtig durchgeführt.

Dieser Variantenvergleich ist als Einlage II.2.2 dem Einreichkonvolut beigefügt.

7.10. Wasserbautechnik

Aus wasserbautechnischer Sicht steht für die Prüfung von alternativen Lösungen nur der Kainachabschnitt zwischen der bestehenden Trasse und dem Anschluss an die A2 zur Verfügung.

Im Zuge der Projektierung der B70 Neu wurden mehrere Projektalternativen untersucht, die im vorliegenden Projekt erwähnt wurden. Aus wasserbautechnischer Sicht stellt die zur Beurteilung vorliegende Variante eine, im Hinblick auf mögliche Auswirkungen, optimierte dar.

Zur einer allfälligen „Nullvariante“ ist auszuführen, dass dies die Fortschreibung des derzeit bestehenden Zustandes bedeuten würde.
Zusammenfassend kann somit festgehalten werden, dass durch das gegenständliche Vorhaben unter Berücksichtigung der gegebenen Randbedingungen (fremde Rechte, Hochwasserabflussverhältnisse) eine optimierte Variante verwirklicht werden kann.

7.11. Wildökologie

Null-Variante

Die Nullvariante entspricht grundsätzlich der Weiterentwicklung des aktuellen IST-Zustandes, d.h., dass die dargestellten Vorhabenswirkungen nicht eintreten.

Auf Grund der starken menschlichen Überprägung des engeren Untersuchungsgebietes ist auch der aktuelle IST-Zustand aus wildökologischer Sicht unbefriedigend. Sensiblere Arten wie beispielsweise das Rebhuhn sind auch ohne die Projektauswirkung und trotz intensiver Bemühungen der lokalen Jägerschaft verschwunden, andere Arten der Kulturlandschaft, wie beispielsweise die Leitart Feldhase, weisen so starke Bestandesrückgänge auf, dass eine reguläre Bejagung kaum noch stattfinden kann. All dies zeigt den mangelhaften Zustand, bzw. die zunehmenden Belastungen im Untersuchungsgebiet. Die Ur-sachen sind vielfältig (Intensivierung der Landwirtschaft, Ausbau von Siedlungen und Infrastruktureinrichtungen, zunehmender Störungsdruck durch erholungssuchende Menschen, etc.) und auch kein lokales Problem. Ein Großprojekt wie der Bau der neuen B70 Trasse ist eine weitere zusätzliche Verschlechterung eines stark vorbelasteten Gebietes.

Durch das Projekt kommt es zu einer zeitlichen und räumlichen Verschiebung von Wildarten, aber zu keiner Änderung des vorgefundenen Wildartenspektrums. Ohne Maßnahmen ist auch an dem aktuell mangelhaften IST-Zustand keine Verbesserung zu erwarten oder eine positive Entwicklung zu erkennen.

III. Beweiswürdigung und rechtliche Beurteilung

1. Stellungnahmen und Einwendungen

Um Wiederholungen zu vermeiden, wird bezüglich der schriftlich getätigten Einwendungen/Stellungnahmen jeweils auf das sich im Akt befindliche Schriftstück, unter Anführung der jeweiligen OZ, verwiesen. Bezüglich des geforderten Ausmaßes der Begründungspflicht wird jenes aber nach ständiger Judikatur vom Rechtschutzinteresse bestimmt und somit als vom Rechtschutzinteresse und der Überprüfungsmöglichkeit begrenzt betrachtet (vgl. dazu etwa *Walter/Kolonovits/Muzak/Stöger*, Verwaltungsverfahrensrecht[9] (2011), Rz 418-421 und die dort zitierte

Judikatur). In diesem Lichte werden daher im Folgenden die in den zahlreichen Stellungnahmen der Projektgegner vorgebrachten Argumente in unterschiedlicher Tiefe dargestellt und abgearbeitet.

Beurteilungsrelevant ist jedoch immer nur das antragsgegenständliche Projekt, weshalb auf Einwendungen/Stellungnahmen, wie z.B. „was passiert, wenn wir die Bestandsstraße ertüchtigen würden“, nicht eingegangen wird, da diese nicht Projektsbestandteil sind.

Aufgrund der Tatsache, dass viele Stellungnahmen/Einwendungen sich auf Konzepte, Pläne bzw. Programme beziehen, muss dazu gleich am Anfang der Stellungnahmen - Einwendungsbearbeitung ausgeführt werden, dass es sich dabei meist nur um politische Willenserklärungen handelt, die allerdings keinen rechtsverbindlichen Charakter besitzen und somit keine Genehmigungsvoraussetzung im Sinne des § 17 UVP-G 2000 darstellen.

Beim gegenständlichen Verfahren gelangt auch kein Materiengesetz zur Mitanwendung, welches die Anwendung solcher Konzepte, Pläne bzw. Programme rechtlich verlangen würde. Zusätzlich stellen solche Konzepte, Pläne bzw. Programme keine Nachbarrechte im Sinne der §§ 17, 19, 24f UVP-G 2000 dar (vgl. dazu auch *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G-ON 1.00 § 17 UVP-G 2000 Rz 62).

Nach der mit der UVP-G 2000 Novelle 2023 idF BGBl. I Nr. 26/2023 neu eingeführte Bestimmung des § 14 Abs. 2 UVP-G 2000 sind: „soweit nicht Abs. 1 zur Anwendung kommt, Konkretisierungen von Vorbringen jedenfalls bis spätestens eine Woche vor dem Termin der mündlichen Verhandlung (§ 16) schriftlich bei der Behörde einzubringen. Verspätete Vorbringen sind im Verfahren nicht mehr zu berücksichtigen“.

Wie in der Kundmachung zur mündlichen Verhandlung vom 08.08.2023 (OZ 174) unter Bezug auf § 14 Abs. 2 UVP-G 2000 ausgeführt, waren Konkretisierungen von Vorbringen jedenfalls bis spätestens eine Woche vor dem Termin der mündlichen Verhandlung schriftlich bei der Behörde einzubringen; dies mit der Rechtsfolge, dass verspätete Vorbringen im Verfahren nicht mehr zu berücksichtigen und somit unbeachtlich sind.

Die mündliche Verhandlung fand am 15.09. und 27.09.2023 statt. Die darin vorgebrachten Einwendungen waren damit nicht mehr zu berücksichtigen. Aufgrund dieser Neuregelung, welche der Verfahrensbeschleunigung bzw. Verfahrensstrukturierung dienen soll, hat sich der Charakter der mündlichen Verhandlung eigentlich zu einer reinen mündlichen Erörterung im Sinne des AVG gewandelt. Diese Veränderung mag für die Betroffenen schwer nachzuvollziehen sein, ist aber aktuelle Rechtslage.

Im Anschluss werden die Ausführungen der beigezogenen behördlichen Sachverständigen zu den einzelnen Punkten der Einwendungen vollinhaltlich, wie von den jeweiligen ASV bzw. NASV in den Fachgutachten angeführt, wiedergegeben. Sollten Einwendungen keinen Fachbezug zu einem bestimmten Fachgebiet aufweisen, so wird dies nicht gesondert angeführt. Die Einwendungen werden in der Reihenfolge des Einlangens bei der Behörde (nach der Ordnungszahl) wiedergegeben, um auch die Zuordnung zu den einzelnen Fachgutachten zu erleichtern.

1.1. Stellungnahmen gemäß § 5 UVP-G 2000

Das wasserwirtschaftliche Planungsorgan hat mit Schreiben vom 07.05.2021 (OZ 67) eine solche Stellungnahme abgegeben, welche am 09.09.2021 (OZ 117) widerrufen wurde. Dies wird dadurch begründet, *„dass die in der genannten Stellungnahme geforderten baulichen Abänderungen zur Herstellung einer verbesserten Abflusssituation vorgenommen sowie missverständliche Formulierungen im Technischen Bericht beseitigt wurden“.*

1.2. Stellungnahmen/Einwendungen während der Ediktsfrist

Mit Edikt vom 22.03.2021 (OZ 18) konnten bis zum 07.05.2021 Einwendungen/Stellungnahmen erhoben werden und sind folgende Stellungnahmen/Einwendungen eingelangt:

OZ	Einwender	Belegdatum	Eingangsdatum
26	Erich Kleindienst	31.03.2021	31.03.2021
29	Erich Kleindienst	08.04.2021	08.04.2021
31	Peter Wagner	06.04.2021 (Post)	07.04.2021
33	Ursula Ruprecht	12.04.2021	12.04.2021
35	Ingo Obergmeiner	12.04.2021 (Post)	14.04.2021
37	Werner Obergmeiner	12.04.2021 (Post)	14.04.2021
38	Christine Obergmeiner	12.04.2021 (Post)	14.04.2021
39	DI Sybille Kalas	19.04.2021	19.04.2021
40	Werner und Edeltraud Engwicht	20.04.2021 (Post)	22.04.2021
41	Peter Herold	28.04.2021 (Post)	29.04.2021
42	Karl Stadler	27.04.2021 (Post)	28.04.2021
43	Herbert Schwabl	26.04.2021 (Post)	28.04.2021
44	Dr. Gisela und Markus Peer	28.04.2021 (Post)	03.05.2021
45	Landeskammer für Land- und Forstwirtschaft Steiermark	03.05.2021	03.05.2021
46	Bürgerinitiative „B70 Kainachnah - mit uns nicht machbar“	04.05.2021	04.05.2021
47	Landwirtschaftskammer Stmk - Bezirkskammer Voitsberg	04.05.2021	04.05.2021
48	Andrea Kranjec-Kern	30.04.2021 (Post)	04.05.2021
49	Karin und Peter Hackl	30.04.2021 (Post)	04.05.2021
50	Andrea und Markus Schmölzer	03.05.2021 (Post)	04.05.2021
51	Gemeinde Mooskirchen	05.05.2021	05.05.2021

52	Eldin Kahriman, BSc	29.04.2021 (Post)	03.05.2021
53	Manuela Thalhammer	29.04.2021 (Post)	03.05.2021
54	Umweltanwaltschaft MMag. Ute Pöllinger	06.05.2021	06.05.2021
55	Raimund Rumpf	05.05.2021	05.05.2021
56	Martina Rumpf	05.05.2021	05.05.2021
57	Elisabeth und DI Heinz Klampfl	06.05.2021	06.05.2021
58	Gemeinde Söding - Sankt Johann	06.05.2021	06.05.2021
59	Martin Scheid (Gemeinderat)	06.05.2021	06.05.2021
60	Heinz Klampfl	06.05.2021	06.05.2021
61	Martina Rumpf	05.05.2021	05.05.2021
62	Mag. Reinhard Schmiedel	03.05.2021 (Post)	04.05.2021
63	Herbert Leitgeb	03.05.2021 (Post)	05.05.2021
64	Peter Papst	05.05.2021	05.05.2021
65	Naturschutzbund Steiermark	07.05.2021	07.05.2021
66	Martin Scheid	07.05.2021	07.05.2021
67 iVm 117	Abteilung 14, wasserwirtschaftliche Planung	07.05.2021	07.05.2021
69	Ernst und Christine Dirnbäck	07.05.2021	07.05.2021
70	Peter Grinschgl	05.05.2021 (Post)	07.05.2021
71	Johann Tomaschitz	05.05.2021 (Post)	07.05.2021
72	Markus Hackl	05.05.2021 (Post)	07.05.2021
73	Franz und Gertrude Roll	05.05.2021 (Post)	07.05.2021
74	Ing. Harald Roll	05.05.2021 (Post)	07.05.2021
75	Brigitte Schmidt	05.05.2021 (Post)	07.05.2021
76	Dr. Joseph Pabst	05.05.2021 (Post)	07.05.2021

77	Stefan Fromm	06.05.2021	06.05.2021
78	Nicole Fromm	06.05.2021	06.05.2021
79	Dora Fromm	06.05.2021	06.05.2021
80	Alois Papst	06.05.2021	06.05.2021
81	Franz Moises	06.05.2021	06.05.2021
82	Ferdinand Moises	06.05.2021	06.05.2021
83	Elfriede Moises	06.05.2021	06.05.2021
84	Franz Rucker	06.05.2021	06.05.2021
85	Josef und Brigitta Archan	05.05.2021 (Post)	06.05.2021
86	Peter und Dorothea Schalk	04.05.2021 (Post)	06.05.2021
87	Mag. Erich Poschner	04.05.2021 (Post)	07.05.2021
88	Gerhard Langmann	04.05.2021	04.05.2021
89	Bürgerinitiative, Mag. Heinz Kürzl	04.05.2021 (Post)	06.05.2021
90	Bürgerinitiative, Mag. Heinz Kürzl	03.05.2021	03.05.2021
91	Eldin Kahriman, BSc	06.05.2021 (Post)	10.05.2021
92	Christina, Rebekka, Mira, Benjamin, und Georg Hager	06.05.2021 (Post)	10.05.2021
93	Johann und Anita Pirstinger	05.05.2021 (Post)	10.05.2021
94	Naturschutzbund Steiermark	07.05.2021 (Post)	10.05.2021

Fachliche Äußerungen zu den Stellungnahmen und Einwendungen:

Die seit der Auflage/Kundmachung des Projektes bis zum Ablauf der Ediktalphase eingelangten schriftlichen Stellungnahmen/Einwendungen (auf eine wörtliche Wiedergabe wird hier aus verfahrensökomischen Gründen verzichtet und jeweils auf die entsprechende OZ des Aktes verwiesen) wurden den Sachverständigen zur Prüfung übermittelt und sind daraufhin, gegliedert nach den einzelnen Personen, folgende fachliche Äußerungen dazu ergangen:

Erich Kleindienst (OZ 26, 29 und OZ 98):

Luftreinhaltung und Lokalklima

Die Stellungnahme befasst sich mit der Schadstoffbelastung durch die derzeitige Verkehrsführung. Erwartet wird eine Entlastung der Ortsdurchfahrten. Dies zeigen auch die Berechnungen (siehe Abbildung 19 und Abbildung 21 im Fachgutachten). Diese Zusatzbelastung ist jedoch so, dass die Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L (siehe Kapitel 1.2.3 bzw. 9.5 des Fachgutachtens) eingehalten werden.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt. Anmerkung des koordinierenden ASV zu OZ 098: es handelt sich um eine Stellungnahme in der für die Umsetzung des geplanten Projektes argumentiert wird.

Da Hr. Kleindienst sich zusammenfassend für die Umsetzung des gegenständlichen Projekts ausspricht und somit keine Einwendungen im rechtlichen Sinn erhoben hat, waren seine Vorbringen zurückzuweisen.

Peter Wagner (OZ 31 und OZ 194)

Boden und Landwirtschaft

Dr. Scholler:

Allgemein wird bemängelt, dass die Umfahrungsstraße durch höchst fruchtbares Ackerland geplant werde. Auch wird den angebotenen Grundstückspreis betreffend kein Verständnis entgegengebracht. Durch die Umfahrungsstraße entstehen finanzielle Schäden in existenziellem Ausmaß.
Es ist richtig, dass hier die Umfahrungsstraße durch fruchtbares Ackerland führt. Der Variantenvergleich bzw. die Planung haben aber ergeben, dass dies insgesamt unter Zusammenschau aller Aspekte die beste Variante ergibt. Die finanzielle Situation betreffend ist es so, dass diese im UVP-Verfahren nicht zu berücksichtigen ist und hier auf den Zivilweg verwiesen werden muss.

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: Trasse führt durch höchst fruchtbares Ackerland, Versiegelung von fruchtbarem Boden geplant, Zunahme des Hochwasserrisikos für landwirtschaftliche Flächen.

Stellungnahme:
Wie im Gutachten dargelegt und in unterschiedlichen Datengrundlagen ersichtlich (digitaler Atlas des Landes Steiermark, elektronische österreichische Bodenkarte, eBod), führt die Trasse überwiegend durch mittelwertiges Ackerland, teilweise durch geringwertiges Ackerland und nur vereinzelt durch hochwertiges Ackerland. Bodenverbessernde Maßnahmen für landwirtschaftliche Flächen im Umfeld sind vorgesehen.

Im Rahmen der UVE wurden Untersuchung zur Auswirkung auf das Hochwassergeschehen durchgeführt. Diese kommen zum Schluss, dass keine gravierenden negativen Auswirkungen auf landwirtschaftliche Flächen im Nahbereich der Seitenbäche, Entwässerungsgräben und der Kainach

erkennbar sind. Es wird Teilbereiche geben, die nach Umsetzung des Vorhabens eine verbesserte Hochwassersituation haben werden und (demgegenüber kleinere) Bereiche mit Spiegellagenanstieg.

Zu möglichen negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Bewirtschaftung führt Dr. Kuderna aus, dass generell ein Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht entgegensteht. Darüber hinaus wurden die erwartbaren Immissionen in der UVE bewertet und als vernachlässigbar erkannt.

Klima und Energie

Die Stellungnahme zum gegenständlichen Vorhaben, welche den Fachbereich Klima und Energie betrifft, wurde bei der Erstellung des Gutachtens der ASV berücksichtigt. Auf das Fachgutachten vom 08.07.2022 wird hingewiesen.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Angesprochen wird im Besonderen das Befahren von Steigungen durch LKWs (Überführung GKB). Die Emissionsermittlung erfolgt unter Berücksichtigung der Streckencharakteristik. Darauf aufbauend wird die Immissionsberechnung durchgeführt. Diese ergab, dass Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L (siehe Abbildung 19 und Abbildung 21) eingehalten werden.

Raumplanung

In der Kundmachung/Edikt 2021 wird im Teil 11.7 Regionalentwicklung Seite 22 und 23 ausgeführt, dass gemäß Regionalem Entwicklungsprogramm (REPRO) weitere Zerschneidungen und Segmentierungen landwirtschaftlicher Vorrangzonen zu vermeiden bzw. diese zu sichern sind. Die Umsetzung des geplanten Projektes würde hier einen Zielkonflikt in Bezug auf das REPRO ergeben.

ASV DI Wieser führt in seiner Stellungnahme vom 31.08.2022, GZ.: ABT17-39009/2014-277 aus, dass die Trasse auch als freizuhaltender Planungskorridor („Straßenprojekte“) in das regionale Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) aufgenommen wurde.

Aus überörtlicher Sicht überwiegt die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse für den weststeirischen Zentralraum die - trotz umfangreicher geplanter Ausgleichsmaßnahmen - lokal zu Beeinträchtigungen der Erholungswerte entlang der geplanten Trasse führen werden.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 9) Für mich persönlich ist es neben der vorherrschenden Gesamtproblematik natürlich auch eine persönliche Misere. Eine Zufahrt zu meinen, durch die Umfahrungsstraße "geteilten" Grund- stücken, ist mir nicht ersichtlich. Der Anreiseweg würde somit anstatt der bisherigen 800 m gleich 4 km betragen, wenn ich meine Grundstücke denn überhaupt erreiche?

Fachplaner Frisch:

Es ist in der Planung vorgesehen, dass auch nach Realisierung des Projektes sämtliche Grundstücke über 3 m breite begrünte bzw. geschotterte Wartungswege erreichbar bleiben. Im Zuge eines geplanten Flurbereinigungsverfahrens kann auch auf eine Optimierung der Anreisewege eingegangen werden.
Die Planung sieht für das niederrangige Straßennetz neben dem Gemeindestraßennetz ebenso Begleit- sowie Wartungswege vor. Diese werden entsprechend ihrer zukünftigen Funktion baulich ausgebildet. Durch dieses Netz ist die Erreichbarkeit sämtlicher Grundstücke im Projektfeld gewährleistet und etwaige Mehrwege können als zumutbar beurteilt werden. Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel und wie erwähnt, kann es zu einem späteren Zeitpunkt bei der geplanten Flurbereinigung zu einer Optimierung der Anreisewege kommen.

Wasserbautechnik

Aus wasserbautechnischer Sicht sind, wie bereits im Gutachten detailliert ausgeführt, keine merkbaren Veränderungen des Hochwasserabflusses zu erwarten. Im Hinblick auf einen möglichen Ertragsverlust für landwirtschaftliche Flächen wird auf das Gutachten des landwirtschaftlichen SV verwiesen.

Die Einwendungen waren zurück- bzw. abzuweisen. Bezüglich der Gefährdung dinglicher Rechte darf auf ein allfälliges, nicht von der UVP-Behörde durchzuführendes Enteignungsverfahren verwiesen werden.

Ursula Ruprecht (OZ 33 und OZ 194):

Landschaft, Sach- und Kulturgüter

„Der Bau der Trasse würde nicht zu verantwortende Eingriffe in die Ökosysteme entlang der Kainach hervorrufen und den Erholungsraum für viele Freizeitsportler und Spaziergänger massiv verschlechtern".

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Naherholungsraum entlang der Kainach werden im Fachgutachten behandelt, wobei die vorhandenen Erholungsnutzungen aufrecht bleiben, jedoch der Erholungswert des Bereichs deutlich gemindert wird. Im Detail wird auf die Ausführungen in Kap. 3.3 des Fachgutachtens verwiesen.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Angesprochen werden Immissionsbelastungen im Nahbereich der Trasse.
Wesentlichstes Beurteilungskriterium ist die Einhaltung der Vorgaben des IG-L bezüglich des Schutzes der menschlichen Gesundheit. Dies betrifft vornehmlich Bereiche, in denen sich Menschen durchgehend aufhalten (können) (Wohngebiete).

Die strengsten Kriterien zur Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen sind die Beurteilungswerte für ein Jahr (NO_2-Jahresmittelwert, $PM_{2.5}$-Jahresmittelwert, Anzahl der PM_{10}-Überschreitungstage pro Jahr). Im unmittelbaren Nahbereich zur Straße in einer Entfernung von rund 40 m zur Trassenachse der geplanten B70 sind jahresdurchschnittliche Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 7 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ für die Betriebsphase im Jahr 2022 zu erwarten. Je später die Inbetriebnahme erfolgen wird, desto geringer wird auch der projektbedingte Immissionsbeitrag. Für die Betriebsphase im Jahr 2030 sind Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 3 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ zu erwarten. Für beide Betriebsphasen wird der IG-L Grenzwert für NO_2 eingehalten.

Naturschutz

Der Bau der Trasse würde nicht zu verantwortende Eingriffe in die Ökosysteme entlang der Kainach hervorrufen und den Erholungsraum für viele Freizeitsportler und Spaziergänger massiv verschlechtern. Diese Beeinträchtigungen beziehen sich vor allem auf Lebensraumzerschneidungen, Emission - und Lärmbelastungen aufs gesamte Kainachtal von Mooskirchen bis Krottendorf.

Stellungnahme zu dieser Einwendung seitens der Einreichplanerin
Negative Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf Tiere und Pflanzen während der Bau- und Betriebsphase werden durch die Umsetzung einer Vielzahl von Maßnahmen hintenan gehalten.

Zum einen werden Maßnahmen gesetzt, die die vorhandene Tier- und Pflanzenwelt im Kainachtal schützen, wie zum Beispiel das vorzeitige Absammeln von Individuen aus dem Baufeld, das Errichten von Sperrzäunen am Baustellenrand und Bauzeitregelungen. In der Betriebsphase werden Amphibienschutzleiteinrichtungen und Wildzäune errichtet, um Kollisionen mit Fahrzeugen zu verhindern.

Zum anderen steht der bestmögliche Erhalt von Lebensraumfunktionen im Vordergrund, dafür werden Nistkästen für Vögel und Fledermäuse angebracht, Alt- und Totbäume geschützt, vorhandene Leitstrukturen erhalten bzw. gefördert und neue Querungsmöglichkeiten für Tiere geschaffen.

Zum Ausgleich beanspruchter Lebensräume und zur Verbesserung der Lebensraumsituation werden neue Lebensräume geschaffen wie Wiesen/Grünlandbrachen, Obstbaumbestände, Hecken und flussbegleitende Wälder (siehe unten).

Zur Lebensraumwiederherstellung und Aufrechterhaltung der Leitstrukturfunktion im Zuge der Kainachverlegung erfolgt eine naturnahe Gewässergestaltung mit Gehölzpflanzungen entlang des Flusses bzw. Gehölz- und Wiesenpflanzungen auf Restflächen zwischen Straße und Kainach, um somit die Funktion des für zahlreiche Tiergruppen essentiell bedeutenden Wanderkorridors entlang der Kainach sicherzustellen und das Lebensraumpotential an der Kainach naturschutzfachlich aufzuwerten.

Bezüglich der ggst. Einwendung ist grundsätzlich auf die zugehörigen Ausführungen der Einreichplanerin zu verweisen. Darüber hinaus ist - verweisend auf das Steiermärkische Naturschutzgesetz 2017 samt dessen Erläuterungen - anzuführen, dass das Kriterium Erholungswirkung insbesondere nur bei etwaiger Nennung als Ziel oder Zweck in den Rechtsakten der dafür vorgesehenen Schutzgebietskategorien (z.B. Landschaftsschutzgebiet) zu berücksichtigen ist. Derartige Schutzgebiete sind von diesem Vorhaben jedoch nicht unmittelbar betroffen. Weiters ist insbesondere bzgl. der Anbringen „Lebensraumzerschneidungen, Emission - und Lärmbelastungen“ auf die Ausführungen des ASV in diesem Schreiben und auf die Ausführungen des Gutachtens Wildökologie zu verweisen.

Raumplanung

In der Kundmachung/Edikt 2021 wird im Teil 11.7 Regionalentwicklung Seite 22 und 23 ausgeführt, dass gemäß Regionalem Entwicklungsprogramm (REPRO) weitere Zerschneidungen und Segmentierungen landwirtschaftlicher Vorrangzonen zu vermeiden bzw. diese zu sichern sind. Die Umsetzung des geplanten Projektes würde hier einen Zielkonflikt in Bezug auf das REPRO ergeben.

ASV DI Wieser führt in seiner Stellungnahme vom 31.08.2022, GZ.: ABT17-39009/2014-277 aus, dass die Trasse auch als freizuhaltender Planungskorridor („Straßenprojekte“) in das regionale Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) aufgenommen wurde.

Aus überörtlicher Sicht überwiegt die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse für den weststeirischen Zentralraum die - trotz umfangreicher geplanter Ausgleichsmaßnahmen - lokal zu Beeinträchtigungen der Erholungswerte entlang der geplanten Trasse führen werden.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Umweltmedizin

Die Einwendung betrifft, wie alle anderen umweltmedizinisch relevanten Stellungnahmen, Luftschadstoffe und Lärmbelastung. Auf die Immissionsbelastungen (Luftschadstoffe und Lärm) und deren Auswirkungen wurde im Gutachten auf Basis der technischen Gutachten eingegangen.

Laut immissionstechnischem Gutachten werden einerseits Entlastungen der Ortsdurchfahrten aber andererseits durch die neue Verkehrsführung höhere Belastungen auftreten. Diese Zusatzbelastung ist je- doch so, dass Genehmigungsvoraussetzungen (gemäß § 20 IG-L) eingehalten werden können, was bedeutet, dass auch von medizinischer Seite die Genehmigungsvoraussetzungen gegeben sind. Wesentlichstes Beurteilungskriterium, wie im immissionstechnischen Gutachten ausgeführt, ist die Einhaltung der Vorgaben des IG-L bezüglich des Schutzes der menschlichen Gesundheit. Dies betrifft vornehmlich Bereiche, in denen sich Menschen durchgehend aufhalten (können) (Wohngebiete).

Die Auswirkungen auf die Anrainer wurden für die einzelnen Gebiete sowohl für Luftschadstoffe als auch Lärmimmissionen dargestellt.

In der Bauphase ist als wichtigste Maßnahme die vorgesehene Lärmschutzwand zu errichten bzw. sind Kontrollmessungen durchzuführen.

Sofern die Richtwerte nicht eingehalten werden können, wurden auch im Betrieb Maßnahmen gefordert.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 14) Der Zubringerverkehr aus der Region Dietenberg/Ligist, Grabenwart und Steinberg würde künftig in die Ortschaften Hallersdorf, Bubendorf und Stögersdorf Richtung Autobahnauffahrt verlagert. Dies würde zusätzlich Sicherheitsprobleme erzeugen. In der Präsentation der Trasse wird auch die Entlastung der Bahnhofstraße angeführt. Das ist genau jenes Verkehrsaufkommen, das nun in die Orte am rechten Kainachufer verlagert wird. Ich fordere dazu auf, dass Zahlen auf den Tisch gelegt werden.

Fachplaner Hochkofler:

Der Zubringerverkehr zur A2 Süd Autobahn aus der Region Dietenberg/Ligist, Grabenwart und Steinberg wird sich zum größten Teil auf die B70 Neu oder auf den nördlich der B70 Neu gelegenen Begleit- weg verlagern, da die Fahrzeit kürzer ist als über die Route Hallerdorf - Bubendorf - Stögersdorf. Auf der Route Hallersdorf - Bubendorf - Stögersdorf ist somit von keiner

Verkehrszunahme und in weiterer Folge von keinen Sicherheitsproblemen auszugehen.

Das Verkehrsmodell, das als Einlage II.5.1. „Fachbericht Verkehr“ dem Einreichkonvolut beigelegt ist, umfasst neben den Hauptrouten ebenso Teile des niederrangigen Straßennetzes, wie die Ortsdurchfahrten Dietenberg, Hallersdorf und Stögersdorf, die südlich der B70 Neu liegen. Im Rahmen der Verkehrsmodellierung, die mit der Verkehrsplanungssoftware VISUM von PTV AG durchgeführt wurde (anerkannte Software), wurden die angeführten Routen in ihrer Charakteristik mitbetrachtet und daraus ergab sich keine Verkehrsverlagerung auf das ggst. niederrangige Straßennetz.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Wasserbautechnik

Aus wasserbautechnischer Sicht wird das vorgelegte Projekt auf mögliche Auswirkungen beurteilt. Die Beurteilung eines Hochwasserschutzes und allenfalls mögliche Auswirkungen sind nicht Aufgabe des wasserbautechnischen ASV im ggst. Verfahren.

Die Durchlässe im Straßendamm sind so angeordnet, dass der Hochwasser-Projektzustand mit dem Straßendamm dem Hochwasser-Bestandszustand weitgehend entspricht. Die angeführten Durchlässe wurden im Zuge der hydraulischen Berechnung beurteilt und sind die Ergebnisse, wie bereits im Gutachten angeführt, als plausibel zu beurteilen.

Die hydraulischen Berechnungen zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt. Generell sind die Durchlässe so gelegt, dass das Hochwasser nach Abklingen der Hochwasserwelle zur Kainach zurückströmen kann. Bei allen Durchlässen, die in Tallängsrichtung wirksam sind, werden an der Anströmseite Wildholzrechen errichtet. Darüber hinaus sichern Zufahrtswege zu den Durchlässen die regelmäßige Wartung.

Die hydraulischen Berechnungen wurden dem Stand der Technik entsprechend mit anerkannten hydraulischen Berechnungsmethoden durchgeführt. Die Durchlässe sichern unter den für das Projekt definierten Randbedingungen die weitgehende Erhaltung des hydraulischen Bestandszustandes.

Die Einwendungen werden mangels Vorbringens subjektiver Rechte in ihrer Gesamtheit zurückgewiesen.

Ingo und Werner Obergmeiner (OZ 35 und OZ 37 sowie OZ 194):

Boden und Landwirtschaft

Dr. Scholler:

Der Einwender plant in den nächsten Jahren den landwirtschaftlichen Betrieb zu übernehmen. Es werden Äcker- und Wiesenflächen zu betoniert, welche für die Lieferung von Nahrungsmitteln benötigt werden.

Es ist richtig, dass hier die Umfahrungsstraße durch fruchtbares Ackerland führt. Der Variantenvergleich bzw. die Planung haben ergeben, dass dies insgesamt unter Zusammenschau aller Aspekte die beste Variante ergibt. Die dauerhaft versiegelten Flächen sind ein eindeutig negativer Beitrag hinsichtlich der

Bodenversiegelung in Österreich. Allerdings sind die Belastungen des Verkehrs, die derzeit im untergeordneten Straßennetz mit deutlich erhöhten Immissionen vorhanden sind und auf diesen Lückenschluss verlagert werden sollen, in eine Bewertung miteinzubeziehen, sodass unter Berücksichtigung von Entlastung und Belastung sowie der Gesamtfläche eine Auswirkung verbleibt, die insgesamt mit geringfügig zu bewerten ist. Die finanziellen Veränderungen betreffend ist es so, dass diese im UVP-Verfahren nicht zu berücksichtigen ist und hier auf den Zivilweg verwiesen werden muss.

Die Grundstücke der Landwirte werden mit einem Bauvorhaben einer Straße zerstört, weil der alte Bestand für deren Anrainer nicht mehr zumutbar ist und die Landwirte ihren Besitz dem zum Opfer fallen…. Die fruchtbarsten Feldstücke werden dafür durchschnitten.
Siehe Stellungnahme wie oben!

Dr. Kuderna:

Obergmeiner Ingo: Zusammenfassung: zubetonierte Flächen werden für die Lieferung von Nahrungsmitteln benötigt. Betroffen ist Gst. 509, KG Moosing.

Stellungnahme:
Es ist zutreffend, dass insgesamt 10,5 ha landwirtschaftliche Fläche durch das Vorhaben dauerhaft verloren gehen. Dieser Verlust ist als geringfügig zu bezeichnen. Das von Herrn Obergmeiner genannte Grundstück wird nur randlich berührt.

Obergmeiner Werner: Zusammenfassung: Besitzer von Feldstück 509. Die fruchtbarsten Feldstücke werden durchschnitten.

Stellungnahme:
Sofern davon ausgegangen werden kann, dass es sich, so wie bei Herrn Obergmeiner Ingo um das Grundstück 509 in der KG Moosing handelt, ist festzuhalten, dass dieses randlich berührt aber nicht durchschnitten wird. Wie im Gutachten dargelegt und in unterschiedlichen Datengrundlagen ersichtlich (digitaler Atlas des Landes Steiermark, elektronische österreichische Bodenkarte, eBod), führt die Trasse überwiegend durch mittelwertiges Ackerland, teilweise durch geringwertiges Ackerland und nur vereinzelt durch hochwertiges Ackerland.

Zu möglichen negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Bewirtschaftung führt Dr. Kuderna aus, dass generell ein Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht entgegensteht. Darüber hinaus wurden die erwartbaren Immissionen in der UVE bewertet und als vernachlässigbar erkannt.

Raumplanung

In der Kundmachung/Edikt 2021wird im Teil 11.7 Regionalentwicklung Seite 22 und 23 ausgeführt, dass gemäß Regionalem Entwicklungsprogramm (REPRO) weitere Zerschneidungen und Segmentierungen landwirtschaftlicher Vorrangzonen zu vermeiden bzw. diese zu sichern sind. Die Umsetzung des geplanten Projektes würde hier einen Zielkonflikt in Bezug auf das REPRO ergeben.

ASV DI Wieser führt in seiner Stellungnahme vom 31.08.2022, GZ.: ABT17-39009/2014-277 aus, dass die Trasse auch als freizuhaltender Planungskorridor („Straßenprojekte“) in das regionale

Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) aufgenommen wurde.

Aus überörtlicher Sicht überwiegt die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse für den weststeirischen Zentralraum die - trotz umfangreicher geplanter Ausgleichsmaßnahmen - lokal zu erwartenden Beeinträchtigungen der Erholungswerte entlang der geplanten Trasse.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Bezogen auf die Einwendung des Hrn. Ingo Obergmeiner gilt Folgendes: die Einwendungen 1 und 3 in OZ 35 werden mangels Vorbringens subjektiver Rechte zurückgewiesen. Einwendung 2 wird unter Verweis auf die Ausführungen des schalltechnischen Sachverständigen abgewiesen. Bezogen auf die Einwendung des Hrn. Werner Obergmeiner gilt Folgendes: die Einwendungen werden mangels Vorbringens subjektiver Rechte in ihrer Gesamtheit zurückgewiesen.

Christine Obergmeiner (OZ 38 und OZ 194):

Boden und Landwirtschaft

Dr. Scholler:

Mit der Grundzusammenlegung wurde der Ausbau des Bestandes der B70 festgelegt. Die Grundbesitzer mussten Grundflächen dafür abtreten und auch für den Weg. Damals wurden die Grundstücke aufgewertet, es ist ein Verbrechen, die fruchtbarsten Äcker und Wiesen in einer landwirtschaftlichen Umgebung mit einer Straße zu durchschneiden. Die landwirtschaftlichen Produkte werden durch die Abgase einer weiteren Straße belastet.

Es ist richtig, dass hier die Umfahrungsstraße durch fruchtbares Ackerland führt. Der Variantenvergleich bzw. die Planung haben ergeben, dass dies insgesamt unter Zusammenschau aller Aspekte die beste Variante ergibt. Die dauerhaft versiegelten Flächen sind ein eindeutig negativer Beitrag hinsichtlich der Bodenversiegelung in Österreich. Allerdings sind die Belastungen des Verkehrs, die derzeit im untergeordneten Straßennetz mit deutlich erhöhten Immissionen vorhanden sind und auf diesen Lückenschluss verlagert werden sollen, in eine Bewertung miteinzubeziehen, sodass unter Berücksichtigung von Entlastung und Belastung sowie der Gesamtfläche eine Auswirkung verbleibt, die insgesamt mit geringfügig zu bewerten ist. Die finanziellen Auswirkungen betreffend ist es so, dass diese im UVP-Verfahren nicht zu berücksichtigen sind und hier auf den Zivilweg verwiesen werden muss.

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: Besitzerin von Feldstück 509. Fruchtbarsten Acker und Wiesen werden mit einer Straße durchschnitten.
Stellungnahme:

Inhaltsgleich zu Kapitel Boden und Landwirtschaft bei OZ 35.
Zu möglichen negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Bewirtschaftung führt Dr. Kuderna aus, dass generell ein Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht

entgegensteht. Darüber hinaus wurden die erwartbaren Immissionen in der UVE bewertet und als vernachlässigbar erkannt.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Diese Einwendung bezieht sich auf Immissionsbelastungen auf landwirtschaftlich genutzten Flächen. Wesentlichstes Beurteilungskriterium ist die Einhaltung der Vorgaben des IG-L bezüglich des Schutzes der menschlichen Gesundheit. Dafür sind die strengsten Grenzwerte vorgesehen. Dies betrifft vornehmlich Bereiche, in denen sich Menschen durchgehend aufhalten (können) (Wohngebiete). Grenzwerte für landwirtschaftliche (einjährige) Kulturen werden nicht gesondert festgelegt.

Im Zuge der flächendeckenden Berechnung der Immissionsbelastung im Projektgebiet werden auch Bereiche betrachtet, die nicht der Wohnnutzung dienen. Die strengsten Kriterien zur Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen sind die Beurteilungswerte für ein Jahr (NO_2-Jahresmittelwert, $PM_{2.5}$-Jahresmittelwert, Anzahl der PM_{10}-Überschreitungstage pro Jahr). Im unmittelbaren Nahbereich zur Straße, in einer Entfernung von rund 40 m zur Trassenachse der geplanten B70, sind jahresdurchschnittliche Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 7 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ für die Betriebsphase im Jahr 2022 zu erwarten. Je später die Inbetriebnahme erfolgen wird, desto geringer wird auch der projektbedingte Immissionsbeitrag. Für die Betriebsphase im Jahr 2030 sind Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 3 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ zu erwarten. Für beide Betriebsphasen wird der IG-L Grenzwert für NO_2 eingehalten.

Raumplanung

In der Kundmachung/Edikt 2021wird im Teil 11.7 Regionalentwicklung Seite 22 und 23 ausgeführt, dass gemäß Regionalem Entwicklungsprogramm (REPRO) weitere Zerschneidungen und Segmentierungen landwirtschaftlicher Vorrangzonen zu vermeiden bzw. diese zu sichern sind. Die Umsetzung des geplanten Projektes würde hier einen Zielkonflikt in Bezug auf das REPRO ergeben.

ASV DI Wieser führt in seiner Stellungnahme vom 31.08.2022, GZ.: ABT17-39009/2014-277 aus, dass die Trasse auch als freizuhaltender Planungskorridor („Straßenprojekte“) in das regionale Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) aufgenommen wurde.

Aus überörtlicher Sicht überwiegt die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse für den weststeirischen Zentralraum die - trotz umfangreicher geplanter Ausgleichsmaßnahmen - lokal zu Beeinträchtigungen der Erholungswerte entlang der geplanten Trasse führen werden.

Die Einwendungen von Fr. Christine Obergmeiner waren im Lichte der Sachverständigenausführungen zurück bzw. abzuweisen.

DI Sybille Kalas (OZ 39):

Landschaft, Sach- und Kulturgüter

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Naherholungsraum entlang der Kainach werden im Fachgutachten behandelt, wobei die vorhandenen Erholungsnutzungen aufrecht bleiben, jedoch der Erholungswert des Bereichs deutlich gemindert wird. Im Detail wird auf die Ausführungen in Kap. 3.3 des Fachgutachtens verwiesen.

Naturschutz

Ich habe die obengenannte Bürgerinneninitiative unterschrieben.
Die darin erhobenen Einwände gegen das Projekt unterstütze ich in allen Punkten. Trotzdem - und weil es die eine oder den anderen verwundern könnte, dass sich hier eine Oberösterreicherin engagiert - hier noch einige persönliche Gedanken.

Das Kainachtal gehört zur engeren Heimat meiner Kinder und Enkelkinder. Sie besuchen es oft und gern und schätzen es als Erholungs-, Spiel-, Erlebnis Erfahrungs-, Lern und Sozialraum - also als vielfältiger Lebensraum. Auch ich fühle mich dort wohl und finde viele Anlässe zu Fragen und Gesprächen zu Themen aus den Bereichen Biologie, Ökologie, Naturschutz (die übrigens auch meinem beruflichen Umfeld entsprechen).

Mein Lehrer Konrad Lorenz hat oft gesagt: „Das sind Leute, die den Preis von allem, aber den Wert von nichts kennen". Ich befürchte, das ist auch der Fall bei diesem unnötigen Straßenprojekt, das unser gegenwärtiges Mobilitätsverhalten fortschreibt, ohne an die in der Stellungnahme der Bürgerinnen Initiative genannten Fakten einen Gedanken zu verschwenden, Lebenswerte Um- und Mitwelten bestehen nicht aus Verkehrsflächen und Monokulturen, sondern aus vielfältigen Lebensräumen. Dazu muss ich nicht - mach's aber doch - Klimawandel und Biodiversitätskrise bemühen. Führende Ökologinnen fordern für das Überleben des Planeten „die Hälfte der Erde" als ökologisch intakte Gebiete. https://www.half-earthprojekt.org/

Im Kainachtal kann dazu ein Beitrag geleistet werden - ein Zeichen gesetzt werden. Ein Zeichen, dass man hier nicht mit ewig Gestrigem stecken bleibt. Ich wünsche mir ganz egoistisch und für meine Kinder und Enkelkinder ein weiterhin lebenswertes Kainachtal, in dem auch kommende Generationen mehr als Mais und Autoabgase finden, das Wasser rauschend und die Vögel singen hören.

Deshalb unterstütze ich die Bürgerinitiative mit Nachdruck.

Stellungnahme zu dieser Einwendung seitens der Einreichplanerin: Siehe Stellungnahme zu OZ 033.
Grundsätzlich wird bei diesem Einwand kein konkretes Anbringen betreffend die ggst. Schutzgüter vorgebracht, sondern lediglich ein allgemeiner Wunsch. Aus diesem Grunde ist hierzu seitens des ASV keine gesonderte Antwort erforderlich. Ggf. ist auf die Stellungnahme des ASV zu OZ 033 zu verweisen.

Die Einwendung von Fr. Sybille Kallas wird mangels subjektiver Betroffenheit zurückgewiesen.

Werner und Edeltraud Engwicht (OZ 40 und OZ 194):

Boden und Landwirtschaft

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: 25 Fußballfelder wertvollsten Ackerlandes werden zerschnitten und zubetoniert, das größte, zusammenhängende Ackerland im Bezirk wird für immer zerstört, verbleibenden Ackerflächen für eine biologische Bodennutzung nicht mehr verwendbar.

Stellungnahme:
Tatsächlich gehen 10,5 ha überwiegend mittelwertiges Ackerland verloren. In der Stellungnahme wird der Verlust sowohl quantitativ als auch qualitativ überschätzt. Eine darüberhinausgehende „Zerstörung des größten zusammenhängende Ackerlands im Bezirk“ kann aus dem Vorhaben nicht abgeleitet werden, vielmehr ist der Flächenverlust als geringfügig einzustufen. Bodenverbessernde Maßnahmen für landwirtschaftliche Flächen im Umfeld sind vorgesehen. Generell steht ein Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht entgegen. Darüber hinaus wurden die erwartbaren Immissionen in der UVE bewertet und als vernachlässigbar erkannt. Hinzu kommt, dass es an anderer Stelle zu einer Verkehrsentlastung kommt, so dass dort die Immissionen zurückgehen werden. Für die Immissionssituation durch Streusalz (Winterdienst) ist ein Monitoring vorgesehen.

Geologie/Geotechnik, Hydrogeologie

Einwendung: Durch die neue Trasse verschlechtert sich unsere Wohnsituation in allen Belangen und zwar 24 Stunden täglich. Lärm, Schadstoffe, Lichtemissionen, Hochwasser, Grundwasser werden in ein nicht erträgliches Niveau gehoben.

Die quantitativen Beeinflussungen auf das Grundwasser durch das geplante Bauvorhaben sind, wenn überhaupt, nur sehr lokal zu erwarten und als vernachlässigbar zu beurteilen. Eine qualitative Veränderung ist ausschließlich im Grundwasserabstrom der geplanten Trasse zu erwarten. Während der Bauphase sind entsprechende Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers vorgesehen. In der Betriebsphase erfolgt die Reinigung des Straßenwassers entsprechend dem Stand der Technik. Dadurch können alle straßenspezifischen Inhaltsstoffe aus dem Oberflächenwasser (mit Ausnahme des Chloridions) weitgehend entfernt werden. Daher wurden entsprechende Berechnungen durchgeführt. Die Berechnungen zeigen, dass im Nahbereich der Straße erhöhte Chlorid-Werte im Grundwasser auftreten können, die jedoch mit zunehmender Entfernung aufgrund der Verdünnung abnehmen. Aufgrund der sehr niedrigen Vorbelastung (< 30 mg/l) ist nicht mit einer Überschreitung von Grenzwerten hinsichtlich der Qualitätszielverordnung Chemie-Grundwasser zu rechnen. Eine Beeinträchtigung wasserwirtschaftlicher Interessen oder bestehender fremder Rechte ist dadurch nicht gegeben.

Einwendung: Das Grundwasser kann nicht wirklich bewertet werden, da die Messstellen entweder zu weit auseinander, oder zu weit von unserem Objekt entfernt liegen und auch die Daten teilweise antiquarisch sind.

Für die Erstellung der Grundwasserspiegelpläne liegen die Daten in ausreichender Qualität vor. Die Abstände der Messstellen erlauben eine entsprechende Interpolation. Hinsichtlich des Alters der Grundwasserspiegelpläne ist festzuhalten, dass eine Änderung der Fließrichtung oder des Gefälles in einem aus geologischer Sicht sehr kurzem Zeitraum möglich ist, wenn keine künstlichen Eingriffe durch den Menschen (z.B. Flussregulierung) erfolgen. Die Entfernung der Sohlschwellen in der Kainach hat keine mehr als geringfügigen Auswirkungen auf das Grundwasser im Projektgebiet. Andere, mehr als gering- fügige Eingriffe in den Grundwasserskörper im gegenständlichen Bereich innerhalb der letzten 20-Jahre sind nicht bekannt. Trotzdem wurden die Daten im Einreichprojekt Grundwasser mit Kontrollmessungen in den Jahren 2015 validiert und es zeigte sich, dass keine Veränderung des Schwankungsbereiches- oder der Gangliniencharakteristik gegeben war. Die Liegenschaft der Einwender liegt im Grundwasseranstrom der geplanten Trasse, es ist weder eine qualitative noch quantitative Veränderung der Grundwasserverhältnisse zu erwarten.

Landschaft, Sach- und Kulturgüter

„Dieser Teil des Kainachtales ist auch ein sehr beliebtes Naherholungsgebiet für Fußgänger. Pferde- und Laufsport. Immer wieder sehen wir PKW mit DL, GU und G Kennzeichen an der Kainach parken, deren Insassen die Ruhe und Natur genießen. Das nicht nur am Wochenende, sondern auch wochentags. Mit der neuen Trasse ist es aus mit der Ruhe und Erholung".

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Naherholungsraum entlang der Kainach werden im Fachgutachten behandelt, wobei die vorhandenen Erholungsinfrastrukturen aufrecht bleiben, jedoch der Erholungswert des Bereichs deutlich gemindert wird. Im Detail wird auf die Ausführungen in Kap. 3.3 des Fachgutachtens verwiesen.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Für den der Trasse nahegelegenen Wohnstandort wurde ein Immissionspunkt festgelegt, für den folgende projektbedingte Beiträge sowie Gesamtbelastungen ermittelt worden sind:

Standort: Lindenstraße 75, 8561 Söding (entspricht Aufpunkt Nr. 48 im Fachgutachten)

Betriebsphase 2022:
JMW PM_{10}: Gesamtbelastung = 26 µg/m³ - Zusatzbelastung = 0.3 µg/m³
JMW NO_2: Gesamtbelastung = 17 µg/m³ - Zusatzbelastung = 1.0 µg/m³
Die IG-L-Genehmigungsvoraussetzungen (siehe Kapitel 1.2.3 bzw. 9.5 des Fachgutachtens) werden also auch hier eingehalten.

Raumplanung

Den Zielen des Regionalen Entwicklungsprogramms (REPRO) ist vollinhaltlich zu entsprechen und dürfen landwirtschaftliche Vorrangzonen nicht durschnitten werden.

ASV DI Wieser führt in seiner Stellungnahme vom 31.08.2022, GZ.: ABT17-39009/2014-277 aus, dass die Trasse auch als freizuhaltender Planungskorridor („Straßenprojekte") in das regionale Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) aufgenommen wurde.

Aus überörtlicher Sicht überwiegt die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse für den weststeirischen Zentralraum die - trotz umfangreicher geplanter Ausgleichsmaßnahmen - lokal zu Beeinträchtigungen der Erholungswerte entlang der geplanten Trasse führen werden.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Umweltmedizin

Die Lärmbelastungen und Lärmentlastungen wurden im Gutachten beurteilt. Die Siedlungsbereiche Moosing, Dietenberg, Hallersdorf, Bubendorf und Stögersdorf werden aufgrund von Lärmschutzmaßnahmen deutlich unter den Grenzwerten liegen.

Lichtimmissionen werden laut immissionstechnischen Gutachten in keiner Phase (Bau-Betrieb) zu Veränderungen/Belästigungen führen.

Laut Immissionstechnischem Gutachten werden die IG-L-Genehmigungsvoraussetzungen bezüglich des Schutzes der menschlichen Gesundheit eingehalten.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 14) Das Projekt stammt aus den frühen 90-er Jahren des vorigen Jahrhunderts und ist zum dritten Mal umgeplant worden. Die Voraussetzungen waren damals für den Wirtschaftsraum Voitsberg/Köflach ganz andere als im Jahr 2021 und es in Zukunft sein werden. Der Großteil des Verkehrs besteht zurzeit aus Pendlern, die bei einem vernünftigen Konzept und entsprechenden verkehrspolitischen Maßnahmen auf die Bahn gebracht werden könnten. Durch das geplante Projekt gehen alle Anreize die Bahn zu benutzen verloren.

Ebenso könnte ein Gutteil des LKW-Verkehrs auf die Bahn verlegt werden. Die CO_2 Einsparungen wären enorm, ebenso könnte dadurch die derzeitigen Staub- und Lärm Emissionen an der bestehenden B70 Trasse massiv verbessert werden.

Fachplaner Hochkofler:

Die geplante Attraktivierung der GKB wurde im Prognosemodell entsprechend berücksichtigt und abgebildet. Damit wurden die Verkehrsverlagerungseffekte zwischen motorisiertem Individualverkehr und ÖV im Untersuchungsgebiet bis zum Prognosejahr berücksichtigt.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.

Fachplaner Jereb:

Im Jahr 1982 wurde ein 4-spuriger Bestandsausbau mit beidseitigen Begleitstraßen untersucht. Diese Variante scheiterte am Widerstand der Bevölkerung und der Gemeindevertretungen. Im Jahr 1993 wurde daraufhin ein 2-spuriger Bestandsausbau untersucht. Dabei wurde sowohl ein Ausbau mit beidseitigen Begleitwegen als auch ein Ausbau mit einem einseitigen Geh- und Radweg und Lärmschutz in der Gemeinde Söding betrachtet. Dabei ergab sich, dass die erforderliche Leistungsfähigkeit der Straße mit einem 2-spurigen Ausbau nicht erreicht werden kann. Durch den Ausbau am Bestand ergaben sich Trennwirkungen, so dass die Umfeldverträglichkeit nicht erreicht werden konnte und diese Alternativen ausgeschieden wurden. Im Jahr 1996 wurde nochmals die Möglichkeit eines 2-streifigen Bestandsausbaus überprüft. Auch im Jahr 1996 konnte die erforderliche Betriebsgeschwindigkeit durch diesen Ausbau nicht erreicht werden. Außerdem würden die erforderlichen Begleitwege und Lärmschutzmaßnahmen zu einem massiven optischen Eingriff in das Ortsbild führen und der Ort durch die Trasse zweigeteilt. Die Trennwirkung würde zu einer massiven Behinderung des landwirtschaftlichen Verkehrs sowie des Fußgängerverkehrs führen.

Da diese Problemfelder bei einem Ausbau am Bestand bestehen bleiben, wurde ein Bestandsausbau nach 1996 nicht mehr in Betracht gezogen.

Die Verlegung des Gemeindeamtes von Söding-St. Johann nach Pichling ändert nichts an der Trennwirkung für den landwirtschaftlichen Verkehr und den Fußgängerverkehr.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.

Punkt 2) (lfd. Nr. 14) Durch eine umfassende Verkehrsertüchtigung des Bestandes der B70 könnte mit viel geringeren Kosten in kurzer Zeit eine kreuzungsfreie Verbindung von Krottendorf zum Autobahnzubringer der A2 geschaffen werden. Bestehende Begleitwege könnten genutzt, erweitert und so die Verkehrssicherheit für die Anrainer sichergestellt werden.
Auch Lärmschutzmaßnahmen, Geh- und Radwege könnten endlich ausgebaut werden.
Durch die Gemeindezusammenlegung wurde die strukturelle Entwicklung im Ort St. Johann o. H. gestoppt, das Ortszentrum wurde nach Pichling verlegt. Das immer wieder angeführte Argument der Trennwirkung ist somit entkräftet. Durch die machbaren Unterführungen für den querenden Verkehr in St. Johann und Köppling würde sogar eine Verbesserung erzielt. Daher fordern wir eine Neubewertung der Gesamtsituation und die Ingangsetzung eines Dialoges mit den Bürgern, vor allem mit jenen, die an der bestehenden B70 wohnen, und es muss den Anrainern endlich das Modell einer Bestandsertüchtigung vorgestellt werden, was bisher nicht einmal ansatzweise erfolgt ist.

Fachplaner Jereb:

Im Jahr 1982 wurde ein 4-spuriger Bestandsausbau mit beidseitigen Begleitstraßen untersucht. Diese Variante scheiterte am Widerstand der Bevölkerung und der Gemeindevertretungen. Im Jahr 1993 wurde daraufhin ein 2-spuriger Bestandsausbau untersucht. Dabei wurde sowohl ein Ausbau mit beidseitigen Begleitwegen als auch ein Ausbau mit einem einseitigen Geh- und Radweg und Lärmschutz in der Gemeinde Söding betrachtet. Dabei ergab sich, dass die erforderliche Leistungsfähigkeit der Straße mit einem 2-spurigen Ausbau nicht erreicht werden kann. Durch den Ausbau am Bestand ergaben sich Trennwirkungen, so dass die Umfeldverträglichkeit nicht erreicht werden konnte und diese Alternativen ausgeschieden wurden. Im Jahr 1996 wurde nochmals die Möglichkeit eines 2-streifigen Bestandsausbaus überprüft. Auch im Jahr 1996 konnte die erforderliche Betriebsgeschwindigkeit durch diesen Ausbau nicht erreicht werden. Außerdem würden die erforderlichen Begleitwege und Lärmschutzmaßnahmen zu einem massiven optischen Eingriff in das Ortsbild führen und der Ort durch die Trasse zweigeteilt. Die Trennwirkung würde zu einer massiven Behinderung des landwirtschaftlichen Verkehrs sowie des Fußgängerverkehrs führen.

Da diese Problemfelder bei einem Ausbau am Bestand bestehen bleiben, wurde ein Bestandsausbau nach 1996 nicht mehr in Betracht gezogen.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seite des ASV (Verweis auf die Einlage II.2 „Projekthistorie - Trassenvarianten“).

Wasserbautechnik

Aus wasserbautechnischer Sicht wird das vorgelegte Projekt auf mögliche Auswirkungen beurteilt. Die Beurteilung eines Hochwasserschutzes und allenfalls mögliche Auswirkungen sind nicht Aufgabe des wasserbautechnischen ASV im ggst. Verfahren.

Die Durchlässe im Straßendamm sind so angeordnet, dass der Hochwasser-Projektzustand mit dem Straßendamm dem Hochwasser-Bestandszustand weitgehend entspricht. Die angeführten Durchlässe wurden im Zuge der hydraulischen Berechnung beurteilt und sind die Ergebnisse wie bereits im Gutachten angeführt als plausibel zu beurteilen.

Die hydraulischen Berechnungen zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt. Generell sind die Durchlässe so gelegt, dass das Hochwasser nach Abklingen der Hochwasserwelle zur Kainach zurückströmen kann.

Die hydraulischen Berechnungen wurden dem Stand der Technik entsprechend mit anerkannten hydraulischen Berechnungsmethoden durchgeführt. Die Durchlässe sichern unter den für das Projekt definierten Randbedingungen die weitgehende Erhaltung des hydraulischen Bestandszustandes.

Exkurs zur Alternativenprüfung:

Auszug aus *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G-ON 1.00 (Stand 01.07.2011, rdb.at):
Ad § 1 UVP-G 2000 (Auszugsweise):
Die Prüfung von Standort- und Trassenvarianten ist nach § 1 Abs. 1 Z 4 nur dann Bestandteil der UVP, wenn - wie bei diversen Infrastrukturvorhaben - die gesetzliche Möglichkeit der Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte zugunsten des Vorhabens besteht. Auch hier beschränkt sich die UVP - wie bei Z 3 - **auf den vom Projektwerber selbst gezogenen Rahmen des Variantenvergleichs**.

Darzustellen sind nur die umweltrelevanten Vor- und Nachteile (*US 08.03.2010, 2B/2008/23-62 Mistelbach Umfahrung; US 06.05.2009, 4B/2008/12-22 LB 100 Drautal Straße*).

Auch Z 4 nennt (wie Z 3 im 2. Satzteil) nur die umweltrelevanten Vor- und Nachteile; der z.B. wirtschaftliche oder regionalpolitische Nutzen eines Vorhabens ist vom Gesetzeswortlaut nicht erfasst. Diese Einschränkung ist offenbar als Vereinfachung gedacht, die den Projektwerber nicht daran hindert, auch andere Faktoren in die Präsentation des Vorhabens einzubeziehen. Keine Rolle spielt, ob von der Möglichkeit des Zwangsrechts zugunsten des Vorhabens tatsächlich Gebrauch gemacht wird oder werden soll.

Konkretisiert wird auch diese programmatische Bestimmung (Rz 7) für die UVE in § 6 und für das UVGA in § 12 UVP-G 2000. Gemäß § 6 Abs. 1 Z 2 hat die UVE im Fall des § 1 Abs. 1 Z 4 die vom Projektwerber geprüften Standort- und Trassenvarianten zu enthalten. Nach § 12 Abs. 4 Z 4 hat das UVGA Darlegungen gemäß § 1 Abs. 1 Z 4 zu enthalten.

Auch hier geht es um eine Begründung für das zur Genehmigung eingereichte Vorhaben. Diese Darlegung der umweltrelevanten Vor- und Nachteile geprüfter Standort- oder Trassenvarianten dokumentiert einen umweltbezogenen Auswahlprozess, der eine Begründung für das zur Genehmigung eingereichte Vorhaben liefert (*Wimmer/Bergthaler* in *Bergthaler/Weber/Wimmer*, Die Umweltverträglichkeitsprüfung: Praxishandbuch für Juristen und Sachverständige (1998) Kap IV Rz 34). Dem Projektwerber ist jedoch die Entscheidung über die (den) letztendlich gewählte(n) und der UVP zugrunde gelegte(n) Trasse (Standort) freigestellt; **aus § 1 Abs. 1 Z 4 kann keine Verpflichtung des Projektwerbers abgeleitet werden, die umweltverträglichste Variante auszuwählen** (*VfGH 13.12.2007, V 87/06; VfGH 28.09.2009, B 1779/07; vgl. Rz 23*).

Die Prüfung von Standortalternativen ist nur möglich, wenn dem Projektwerber die entsprechenden Grundstücke auch zur Verfügung stehen oder sie beschafft werden können (*US 24.07.2006, 9B/2006/9-9 Eberndorf*; vgl. zum Problem mangelnder Verfügungsgewalt des Projektwerbers auch *Wimmer/Bergthaler/Weber* in *Bergthaler/Weber/Wimmer*, UVP, Kap I Rz 20).

Ad § 6 UVP-G 2000:

❖ Der Alternativenprüfung sind von vornherein enge Grenzen gesetzt, nämlich die Grenzen des Verfahrensgegenstands. Eine projektüberschreitende Alternativenprüfung oder gar eine „intermodale" Betrachtung anderer Wege zur Zielerreichung würde dem Wesen der Projekt-UVP widersprechen und kann im Rahmen der Alternativenprüfung für eine Projekt-UVP nicht erwartet werden.

❖ Die Prüfung von Standort- und Trassenvarianten ist nur dann Bestandteil der UVP, wenn - wie bei diversen Infrastrukturvorhaben - die gesetzliche Möglichkeit der Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte zugunsten des Vorhabens besteht. Auch hier besteht keine Verpflichtung des Projektwerbers, die umweltverträglichste Variante auszuwählen.

Auszug aus *Lampert*, UVP-G-Kommentar § 1 UVP-G 2000 (Auszugsweise):

Bei der Prüfung von Standort- und Trassenvarianten handelt es sich um keine **Bedarfsprüfung**.

Wie auch bei der Darlegung der Alternativen nach § 1 Abs. 1 Z 3 hat sich die UVP auf die vom Projektwerber selbst geprüften Standort- und Trassenvarianten zu beschränken, sodass es diesem überlassen ist, welche Alternativen er in Erwägung zieht (BVwG 21.08.2017, W143 2017269-2; *Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler*, UVP-G^3 § 1 Rz 8). Ob der Projektwerber von der gesetzlich eingeräumten Möglichkeit zur Enteignung tatsächlich Gebrauch macht, ist unerheblich. **Dem Projektwerber kann jedenfalls auf Grundlage der in § 1 Abs. 1 Z 3 und Z 4 verankerten Alternativenprüfung keine andere Trasse „vorgeschrieben" werden, weil dies eine das Wesen des Vorhabens verändernde Auflage wäre;** vielmehr ist das UVP-Verfahren über die konkrete Variante abzuführen (BVwG 29.09.2017, W104 2120271-1; Rz 63 ff; US 08.03.2010, 2B/2008/23-62, *Mistelbach Umfahrung*; Rz 71 ff und 81 ff). Der Projektwerber ist bei den „Vorhabentypen", für welche die Möglichkeit des Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, **verpflichtet**, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der von ihm geprüften Standort- oder Trassenvarianten „auf fachlicher Grundlage" darzulegen (BVwG 29.09.2017, W104 2120271-1; Rz 63). Dabei ist darauf zu achten, dass diese Darlegung nachvollziehbar ist. Könnte nämlich durch die Wahl einer anderen Trasse ein annähernd gleiches Ergebnis in Bezug auf den Zweck des Vorhabens bei insgesamt wesentlich weniger schwerwiegenden Eingriffen in die Umwelt erzielt werden, so müssten beim beantragten Vorhaben die vorzunehmenden Eingriffe bei diesen und anderen Schutzgütern möglicherweise anders bewertet und eine andere Gesamtbewertung aufgrund der § 17 Abs. 4 und 5 UVP-G 2000 vorgenommen werden (US 08.03.2010, 2B/2008/23-62, *Mistelbach Umfahrung*; vgl. § 17).

Auszug aus *Ennöckl/Raschauer/Bergthaler*, UVP-G-Kommentar³ § 1 UVP-G 2000:
Wie auch bei der Darlegung der Alternativen nach Z 3 hat sich die UVP auf die vom Genehmigungswerber selbst geprüften Standort- und Trassenvarianten zu beschränken, sodass es ihm überlassen ist, welche Alternativen er in Erwägung zieht.

Judikatur:

❖ In Literatur und Rsp ist anerkannt, dass die Alternativenprüfung keine Genehmigungsvoraussetzung iSd § 17 UVP-G 2000 ist. Das Unterbleiben der Prüfung möglicher Alternativen berechtigt die Behörde nicht zur Abweisung des Genehmigungsantrags. Insgesamt kommt der Alternativenprüfung somit keine bedeutende Rolle im Rahmen des UVP-Verfahrens zu. Da die Alternativenprüfung für die Entscheidung irrelevant war, bedurfte es keiner weiteren Feststellungen seitens der belangten Behörde (*BVwG 20.06.2018, W102 2145728-1*).

❖ Der Projektwerberin kann auf Grundlage der in § 1 Abs. 1 Z 3 und 4 UVP-G 2000 verankerten Alternativenprüfung keine andere Trasse vorgeschrieben werden, da dies eine das Wesen des Vorhabens verändernde Auflage wäre; das UVP-Verfahren ist über die konkrete Variante abzuführen (*BVwG 29.09.2017, W104 2120271-1*).

❖ Wurden im Rahmen der Alternativenprüfung Trassenvarianten einer Straße von der Projektwerberin im Hinblick auf ihre Umweltauswirkungen geprüft, dargestellt, und bewertet, diese Bewertung im Zuge des UVP-Verfahrens von den Sachverständigen fachlich gewürdigt und dies auch nachvollziehbar dokumentiert, so entspricht dies den Erfordernissen des § 1 Abs. 1 Z 4 UVP-G 2000 (*US 06.05.2009, US 4B/2008/12-22*).

❖ Das UVP-Verfahren dient nicht der Planung oder Verkehrspolitik, sondern hat immer die Prüfung eines konkreten Projektes zum Inhalt. Weder das UVP-G 2000 noch die mitanzuwendenden Materiengesetze bieten die Möglichkeit, das verkehrspolitische Konzept der demokratisch legitimierten Organe zu beurteilen oder die dahin gewählte Vorgangsweise zu prüfen (*US 08.03.2010, US 2B/2008/23-62*).

❖ Die Behörde hat die vom Projektwerber durchgeführte Variantenuntersuchung von den beigezogenen Sachverständigen überprüfen zu lassen (*VwGH 24.02.2006, 2005/04/0044*).

❖ Beim Trassenvergleich muss im Rahmen des UVGA nicht die umweltverträglichste Variante gefordert werden (*VfGH 28.06.2001, V 51/00*).

Die Einwendungen von Fr. Edeltraud und Hrn. Werner Engwicht waren zurück- bzw. abzuweisen. Ein allfälliger Wertverlust stellt keinen Substanzverlust dar, sodass diese Einwendung abzuweisen war. Zudem darf darauf verwiesen werden, dass es sich im gegenständlichen Fall um ein Projektgenehmigungsverfahren handelt, sodass auch nur die eingereichte Variante geprüft wurde. Bezogen auf die Hochwasserthematik bzw. die Themen Schall und Luft wird auf die Fachgutachten der jeweiligen Amtssachverständigen verwiesen.

Peter Herold (OZ 41):

Bautechnik

Österreich hat sich bei diversen Klimaschutzabkommen verpflichtet, klimaschädliche Emissionen wesentlich zu reduzieren. Beim Bau einer neuen Straße werden aber sehr viele Schadstoffe durch Baumaschinen und vor allem durch energieintensive Herstellung und Transport von Baustoffen (Schotter, Beton, Asphalt, Stahl etc.) freigesetzt.

Siehe Gutachten Bautechnik vom 17.06.2021 Punkt 3 Auflagenvorschläge Auflage 6:
„Bei der Durchführung der Abbrucharbeiten ist darauf zu achten, dass die Sicherheit von Menschen und Sachen gewährleistet ist und unzumutbare Belästigungen vermieden werden. Insbesondere ist der Baustellenleitfaden „Maßnahmen zur Verringerung der Staubemissionen auf Baustellen“ des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung, Ausgabe 2012, zu beachten“.

Die Beurteilung von Staub- und sonstigen Emissionen aus dem Abbruch obliegt dem Fachbereich Emissions- bzw. Immissionstechnik.

Boden und Landwirtschaft

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: Durch die Reduzierung von wertvollen landwirtschaftlichen Flächen wird die lokale Nahrungsmittelversorgung vermindert, das heißt, wir gefährden unsere Lebensgrundlage.
Stellungnahme:

Es kommt zu einem Verbrauch landwirtschaftlicher Fläche im Ausmaß von ca. 10,5 ha. Ein Vergleich mit dem Ausmaß der land- und forstwirtschaftlichen Fläche in den (ursprünglichen) 5 Standortgemeinden von 9.600 ha zeigt, dass die lokale Nahrungsmittelversorgung durch das Vorhaben nicht gefährdet sein kann, selbst wenn man von der unrealistischen Annahme ausgeht, dass die Nahrungsmittelversorgung in diesen Gemeinden (nur) von der lokalen Nahrungsmittelproduktion abhängen würde. Allein witterungsbedingte, jährliche Ertragsschwankungen wirken sich darüber hinaus um ein Vielfaches stärker auf die Nahrungsmittelproduktion in diesem Gebiet aus als der Verlust von 10,5 ha landwirtschaftliche Fläche. Bodenverbessernde Maßnahmen für landwirtschaftliche Flächen im Umfeld sind vorgesehen.

Klima und Energie

Die Stellungnahme zum gegenständlichen Vorhaben, welche den Fachbereich Klima und Energie betrifft, wurde bei der Erstellung des Gutachtens der ASV der Behörde berücksichtigt. Auf das Fachgutachten vom 08.07.2022 wird hingewiesen.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Diese Einwendung bezieht sich auf Luftschadstoffemissionen, die durch die Herstellung der für den Straßenbau benötigten Materialien entstehen. Aus der Projektabgrenzung für dieses Projekt sind diese jedoch diesem Projekt zuzurechnen. Es ist davon auszugehen, dass die Gewinnung und Herstellung der Baustoffe aus genehmigten Quellen erfolgt. Damit ist auch die Einhaltung von Emissions- und Immissionsvorgaben dort gegeben.

Die Umsetzung von Plänen und Programmen kann nicht auf die Umsetzung konkreter Projekte übergewälzt werden. Dafür ist die Anpassung der gesetzlichen Rahmenbedingungen erforderlich, die dann wiederum auf konkrete Projekte wirken.

Wasserbautechnik

Für die hydraulischen Berechnungen wurden Daten der hydrographischen Landesabteilung herangezogen. Diese Daten sind als aktuell und dem Stand des Wissens entsprechend zu beurteilen.

Für die hydraulischen Berechnungen wurden Daten der hydrographischen Landesabteilung herangezogen. Diese Daten sind als aktuell und dem Stand des Wissens entsprechend zu beurteilen. Die Einwendungen von Hrn. Herold waren mangels subjektiver Vorbringen allesamt zurückzuweisen.

Karl Stadler (OZ 42 und OZ 192):

Boden und Landwirtschaft

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: wertvoller Ackerboden wird verschwinden.

Stellungnahme:
Wie im Gutachten dargelegt und in unterschiedlichen Datengrundlagen ersichtlich (digitaler Atlas des Landes Steiermark, elektronische österreichische Bodenkarte, eBod), führt die Trasse überwiegend durch mittelwertiges Ackerland, teilweise durch geringwertiges Ackerland und nur vereinzelt durch hochwertiges Ackerland. Der Verlust von 10,5 ha landwirtschaftlicher Fläche ist als geringfügig zu bewerten. Bodenverbessernde Maßnahmen für landwirtschaftliche Flächen im Umfeld sind vorgesehen.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Verkehrstechnik

Punkt 2) (lfd. Nr. 14) In der Projektbeschreibung ist angeführt, dass das Verkehrsaufkommen in den nächsten Jahren sinken wird, da die Bevölkerung im Raum Voitsberg/Köflach abnimmt und trotzdem will man einen Neubau mit dem man maximal 2 Minuten an Fahrzeit gewinnt, wenn man nach Graz will.

Fachplaner Hochkofler:

Die Funktion der geplanten Umfahrungsstraße B70 ist die einer Entlastungsspange zur Entlastung der Siedlungsbereiche entlang der B70. Planungsziel der Umfahrungsstraße B70 ist demnach die Entlastung der Siedlungsgebiete und nicht ein Reisezeitgewinn.

Laut Verkehrsmodell verringert sich die Reisezeit für die Relation A2 Südautobahn nach Voitsberg in den Spitzenstunden um rund 4 Minuten pro Richtung.

Eine Verkürzung der Reisezeit stellt jedoch nicht das vorrangige Ziel des Neubaus dar. Vielmehr wird für die Weiterentwicklung der Teilregion Voitsberg (Steirischer Zentralraum) eine durchgehende Verbindung von der A2 Südautobahn mit einer Betriebsgeschwindigkeit einer Straße der Kategorie B von 70 bis 80 km/h angestrebt. Weitere positive Auswirkungen sind die Erhöhung der Leistungsfähigkeit, die Vermeidung von Stausituationen und somit auch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der B70 Bestandsstraße aufgrund eines deutlichen Rückgangs der Verkehrsbelastung.

Die Bevölkerungsentwicklung, welche im Raum Voitsberg bis zum Jahr 2030 stagniert bzw. leicht abnimmt, wurde im Modell berücksichtigt. Neben der Bevölkerungsentwicklung beeinflussen jedoch auch Neuansiedlungen von Gewerbebetrieben das zukünftige Verkehrsgeschehen. Dadurch kann auch trotz stagnierender Bevölkerungsentwicklung die Verkehrsbelastung an bestimmten Streckenzügen zunehmen.

Die Bewertung des IST-Zustands nach Gesichtspunkt „Verkehrsqualität“ ergibt, dass vor allem der westlich der KVA Söding befindliche Straßenabschnitt eine eher schlechte Verkehrsqualität, nämlich LOS E („Die Kapazität der Strecke wird erreicht“), aufweist. Die Verkehrsqualität wird durch die Qualitätsstufen A („Der Verkehr ist weitgehend frei“) bis F („Die Strecke ist überlastet“) bewertet. Diese Bewertung ergibt sich ebenso für den Nullplanfall 2030.

Aus diesem Verkehrsaufkommen und den örtlichen Gegebenheiten ergeben sich Verkehrssicherheitsprobleme, die ebenso im Rahmen der Einreichung angeführt und erläutert sind. Aus den gesetzlichen Forderungen hinsichtlich Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit ergibt sich bereits für den Bestand sowie für den prognostizierten Verkehr ein gewisser Handlungsbedarf von Seiten des Straßenerhalters. Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Punkt 3) (lfd. Nr. 9) In der Planung ist auch die Anbindung des örtlichen Verkehrs von Hallersdorf, Dietenberg und Grabenwahrt sehr mangelhaft (ganz schmale Gemeindewege). Nicht einmal für die Blaulicht Organisationen (Feuerwehr, Rettung, Polizei) ist an der Überfahrt Hallersdorf eine Notzufahrt geplant.

Fachplaner Frisch:

Sämtliche bestehenden Gemeindestraßenverbindungen bleiben erhalten bzw. werden durch die Nebenwege A-D wieder geschlossen. Entsprechend der RVS 03.03.81 „Ländliche Straßen und Güterwege“ werden diese aufgrund der bestehenden bzw. prognostizierten Verkehrsbelastungen der Kategorie Ländliche Straßen mit größerer Verkehrsbedeutung und Wirtschaftswege für Fahrzeuge mit größerem Breitenbedarf zugeordnet. Daraus ergeben sich die gewählten Querschnittsbreiten.
Bzgl. einer Notzufahrt für Blaulicht Organisationen im Bereich der Überführung Hallersdorf wurde dieses Anliegen von der Gemeinde Söding-St. Johann nach Einreichung des vorliegenden Projektes vorgebracht. Die technische Umsetzbarkeit wurde überprüft und für machbar befunden, sodass prinzipiell eine Notzufahrt für Blaulicht Organisationen von der Gemeindestraße auf die B70 Neu im Bereich der Überführung Hallersdorf realisiert werden kann.

Die Planung sieht für das niederrangige Straßennetz neben dem Gemeindestraßennetz, ebenso Begleit- sowie Wartungswege vor. Diese werden entsprechend ihrer zukünftigen Funktion baulich auf Basis der anzuwendenden RVS 03.03.81 „Ländliche Straßen und Güterwege“ wie vom Fachplaner erläutert ausgebildet.

Bzgl. Feuerwehrauffahrt bei der Überfahrtsmöglichkeit Hallersdorf wird vom Fachplaner erwähnt, dass diese aus verkehrstechnischer Sicht möglich ist und die Erreichbarkeit einer etwaigen Schadstelle auf der B70 Neu durch eine Blaulichtorganisation (z.B. Feuerwehr) verbessert und daher in der Ausführungsplanung berücksichtigt wird.

Aus fachlicher Sicht sind die Ausführungen des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Wasserbautechnik

Für die hydraulischen Berechnungen wurden Daten der hydrographischen Landesabteilung herangezogen. Diese Daten sind als aktuell und dem Stand des Wissens entsprechend zu beurteilen.

Die hydraulischen Berechnungen zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt. Generell sind die Durchlässe so gelegt, dass das Hochwasser nach Abklingen der Hochwasserwelle zur Kainach zurückströmen kann.

Die hydraulischen Berechnungen wurden dem Stand der Technik entsprechend mit anerkannten hydraulischen Berechnungsmethoden durchgeführt.

Anmerkung durch den koordinierenden ASV: Diese Ausführungen gelten auch für die Stellungnahme vom 05.09.2023, OZ 192. Der wasserbautechnische ASV führt in der VHS vom 15.09.2023 aus, dass im Hinblick auf die Durchlässe die Berechnungen kontrolliert worden sind und die Ergebnisse plausibel sind. Es ist nicht damit zu rechnen, dass es zu vermehrtem Rückstau kommen wird und es zu keiner merkbaren Auswirkung durch das Projekt kommt.

Die Einwendungen von Hrn. Stadler waren mangels subjektiver Vorbringen allesamt zurückzuweisen.

Herbert Schwabl, Evelyne Schwabl und Gertrude Sterbenz (OZ 43, OZ 150 sowie OZ 163 und OZ 194):

Boden und Landwirtschaft

Dr. Scholler:

Themen:
Biologische Bewirtschaftung, Schädigung Ackerland aufgrund von Nährstoffausschwemmung wegen vieler Durchlässe, Nährstoffverluste von N, Ca, Mg, K, Na, S, P und Spurenelemente.

Betreffend biologische Bewirtschaftung: Ob eine Fläche biologisch oder konventionell bewirtschaftet wird, ergibt für die Feststellung der Umweltverträglichkeit des Projektes keinen Unterschied in der Bewertung.

Betreffend Nährstoffausschwemmung:
Das Grundwasserspiegelgefälle weist entsprechend dem Bericht Hydrogeologie/Grundwasser Neigungen von 0,25% bis 0,7% auf. Die kf-Werte liegen fast durchwegs im Bereich von 10^{-3} bis 10^{-4} m/sec, was bedeutet, dass Wasser im sandig-schluffigen Boden langsam und mit einer Geschwindigkeit von ca. 0,11 mm/sec bis 0,1 mm/sec. versickert bzw. fließen kann. Der pH-Wert liegt im leicht sauren bis leicht alkalischen Milieu (pH 6,4 bis 7,7). Der Abstand der Grundwasseroberfläche zur Geländeober- kante beträgt je nach Messstelle ca. 3 m (bis ca. 0,5/1 m). Das Grundwasser fließt somit langsam in einem Bereich, in dem normalerweise keine Bodenbearbeitung stattfindet. Die Trasse selber wird fast durchwegs in Dammlage geführt. 91 Hochwasserdurchlässe (1000 mm) im Damm sind entsprechend dem technischen Bericht (S/33) für den Hochwasserablauf geplant.

Eine verstärkte Nährstoffausschwemmung im Boden aufgrund der Trasse ist aufgrund der Grundwasserdaten, des Bodenaufbaus und der geplanten Dammlage daher nicht zu erwarten und

äußerst unwahrscheinlich.

Betreffend Bodenerosion:
Die 91 Hochwasserdurchlässe werden im üblichen Jahresgeschehen (Niederschläge) keine Auswirkung zeigen. Eine oberflächennahe „rinnenförmige“ Bodenerosion im Falle des geänderten Hochwasserabflusses, der nunmehr punktförmig über die Durchlassrohre und nicht mehr wie vorher gleichmäßig über die Fläche abgeleitet werden kann, ist allerdings sehr wohl möglich und auch wahrscheinlich (ist aus z.B. Oberösterreich bekannt). Demgemäß sind diesbezüglich Vorkehrungen zu treffen.

Maßnahme:
Die Durchlässe sind z.B. mittels Blocksteinschüttung so auszubilden, dass im Abflussbereich der Durchlässe keine punktförmige oder rinnenförmige Bodenerosion stattfindet (Anmerkung: siehe dazu Auflage 4 aus dem Fachbereich Wasserbautechnik).

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: 16ha des wertvollsten Ackerlandes gehen verloren.

Stellungnahme:
Es werden 10,5 ha landwirtschaftliche Flächen (davon 9,9 ha Ackerland) durch das Vorhaben verbraucht. Wie im Gutachten (Anmerkung: von Dr. Kuderna) dargelegt und in unterschiedlichen Datengrundlagen ersichtlich (digitaler Atlas des Landes Steiermark, elektronische österreichische Bodenkarte, eBod), führt die Trasse überwiegend durch mittelwertiges Ackerland, teilweise durch geringwertiges Ackerland und nur vereinzelt durch hochwertiges Ackerland. Bodenverbessernde Maßnahmen für land- wirtschaftliche Flächen im Umfeld sind vorgesehen.

Anmerkung des koordinierenden ASV: Zur Einwendung von Herrn Moises (OZ 081) führt Dr. Kuderna aus, dass ein Straßenbau generell einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht entgegensteht.

Diese gutachterlichen Aussagen treffen auch auf die mit Schreiben vom 30.05.2023 übermittelte Fachexpertise des Bio Zentrum Steiermark (OZ 163) zu.

Geologie/Geotechnik, Hydrogeologie

Einwendung: Daher fordere ich zusätzlich die Ertüchtigung des Bestandes, da dadurch diese Beeinträchtigungen wegfallen würden und nur wenige ha Boden (nicht so wertvolles Ackerland) verbraucht würden.

Für die Untersuchungen des Untergrundes versuchten die Planungsverantwortlichen im Jahr 2015 von den Grundbesitzern die Erlaubnis zu Schürfungen zu erlangen. Dies wurde größtenteils von den Besitzern abgelehnt, sodass nur wenige Standorte umgesetzt werden konnten. Allein zwischen Muggaubach und der Gemeindestraße nach Hallersdorf (Länge mehr als 1,5 km) konnte keine einzige Untergrunduntersuchung durchgeführt werden. Ich verlange daher einen Nachweis, dass für den Bau der Trasse Nachweise für einen geeigneten Untergrund auch für diese Streckenabschnitte eingeholt und nachgereicht werden.

Auf Grund der homogenen Schichtabfolge in den angrenzenden erkundeten Trassenabschnitten, sowie der generellen Lage sämtlicher Trassenbereiche im Talboden, lässt sich auch für den oben angeführten Abschnitt zwischen Muggaubach und der Gemeindestraße Hallersdorf dieselbe Schichtabfolge ohne wesentliche Abänderungen interpolieren. Hinsichtlich der Homogenität der Schichtabfolge sowie der geotechnischen Eigenschaften der einzelnen Bodenhorizonte ist, in der derzeitigen Projektphase (Erkundung für Einreichprojektierung und UVE), eine Interpolation über die oben angeführte Strecke zu- lässig. Ergänzende Erkundungen zur Verifizierung des Schichtaufbaus werden im Rahmen weiterer Planungsphasen (z.B. Detailplanungsphase) durchgeführt.

Einwendung: Der Bau der Trasse würde nicht zu verantwortende Eingriffe in die intakten Ökosysteme entlang der Kainach hervorrufen. Das Kleinklima, die Insektenbestäubungen, die Vogelbestände, der Grundwasserspiegel und die Belastung der Gewässer würden durch die tiefen Eingriffe schwer betroffen sein. Der Erholungsraum für viele Freizeitsportler und Spaziergänger würde wegfallen.

Die quantitativen Beeinflussungen auf das Grundwasser durch das geplante Bauvorhaben sind, wenn überhaupt nur sehr lokal zu erwarten und als vernachlässigbar zu beurteilen. Eine qualitative Veränderung ist ausschließlich im Grundwasserabstrom der geplanten Trasse zu erwarten.

Landschaft, Sach- und Kulturgüter

„Der Erholungsraum für viele Freizeitsportler und Spaziergänger würde wegfallen".
Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Naherholungsraum entlang der Kainach werden im Fachgutachten behandelt, wobei die vorhandenen Erholungsinfrastrukturen aufrecht bleiben, jedoch der Erholungswert des Bereichs deutlich gemindert wird. Im Detail wird auf die Ausführungen in Kap. 3.3 des Fachgutachtens verwiesen.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Für den der Trasse nahegelegenen Wohnstandort wurde ein Immissionspunkt festgelegt, für den folgende projektbedingte Beiträge sowie Gesamtbelastungen ermittelt worden sind:
Standort: St. Johann ob Hohenburg 27, 8561 Söding (entspricht Aufpunkt Nr. 35)

Betriebsphase 2022:
JMW PM_{10}: Gesamtbelastung = 26 µg/m³ - Zusatzbelastung = 0.6 µg/m³
JMW NO_2: Gesamtbelastung = 22 µg/m³ - Zusatzbelastung = 3,7 µg/m³
Die IG-L-Genehmigungsvoraussetzungen (siehe Kapitel 1.2.3 bzw. 9.5) werden also auch hier eingehalten.

Naturschutz

Der Bau der Trasse würde nicht zu verantwortende Eingriffe in die intakten Ökosysteme entlang der Kainach hervorrufen. Das Kleinklima, die Insektenbestäubungen, die Vogelbestände, der Grundwasserspiegel und die Belastung der Gewässer würden durch die tiefen Eingriffe schwer betroffen sein. Der Erholungsraum für viele Freizeitsportler und Spaziergänger würde wegfallen.

Stellungnahme zu dieser Einwendung seitens der Einreichplanerin:
Eingriffe in Ökosysteme werden gesetzlich geregelt (u. a. Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz, EU-Richtlinien, Naturschutzgesetz, Artenschutzverordnung). Die vorliegende naturschutzfachliche Planung basiert auf diesen gesetzlichen Grundlagen und wurde entsprechend dem Stand der Wissenschaft (z.B. Berücksichtigung gültiger Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen) ausgearbeitet.

So werden negative Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf Tiere und Pflanzen während der Bau- und Betriebsphase durch die Umsetzung einer Vielzahl von Maßnahmen hintenan gehalten.

Zum einen werden Maßnahmen gesetzt, die die vorhandene Tier- und Pflanzenwelt im Kainachtal schützen, wie zum Beispiel das vorzeitige Absammeln von Individuen aus dem Baufeld, das Errichten von Sperrzäunen am Baustellenrand und Bauzeitregelungen. In der Betriebsphase werden Amphibienschutzleiteinrichtungen und Wildzäune errichtet, um Kollisionen mit Fahrzeugen zu verhindern.

Zum anderen steht der bestmögliche Erhalt von Lebensraumfunktionen im Vordergrund, dafür werden Nistkästen für Vögel und Fledermäuse angebracht, Alt- und Totbäume geschützt, vorhandene Leitstrukturen erhalten bzw. gefördert und neue Querungsmöglichkeiten für Tiere geschaffen.

Zum Ausgleich beanspruchter Lebensräume und zur Verbesserung der Lebensraumsituation werden neue Lebensräume geschaffen wie Wiesen/Grünlandbrachen, Obstbaumbestände, Hecken und flussbegleitende Wälder (siehe unten).

Zur Lebensraumwiederherstellung und Aufrechterhaltung der Leitstrukturfunktion im Zuge der Kainachverlegung erfolgt eine naturnahe Gewässergestaltung mit Gehölzpflanzungen entlang des Flusses bzw. Gehölz- und Wiesenpflanzungen auf Restflächen zwischen Straße und Kainach, um somit die Funktion des für zahlreiche Tiergruppen essentiell bedeutenden Wanderkorridors entlang der Kainach sicherzustellen und das Lebensraumpotential an der Kainach naturschutzfachlich aufzuwerten.

Gegenständlich ist auf die Stellungnahme des ASV zu OZ 033 zu verweisen.

Raumplanung

In der Kundmachung/Edikt 2021wird im Teil 11.7 Regionalentwicklung Seite 22 und 23 ausgeführt, dass gemäß Regionalem Entwicklungsprogramm (REPRO) weitere Zerschneidungen und Segmentierungen landwirtschaftlicher Vorrangzonen zu vermeiden bzw. diese zu sichern sind. Die Umsetzung des geplanten Projektes würde hier einen Zielkonflikt in Bezug auf das REPRO ergeben.

ASV DI Wieser führt in seiner Stellungnahme vom 31.08.2022, GZ.: ABT17-39009/2014-277 aus, dass die Trasse auch als freizuhaltender Planungskorridor („Straßenprojekte“) in das regionale Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) aufgenommen wurde.

Aus überörtlicher Sicht überwiegt die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse für den weststeirischen Zentralraum die - trotz umfangreicher geplanter Ausgleichsmaßnahmen - lokal zu Beeinträchtigungen der Erholungswerte entlang der geplanten Trasse führen werden.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 14) Durch den Bau der neuen Trasse würden nur etwas mehr als 60% des Verkehrsaufkommens auf die neue Trasse verlagert, mindestens 30% bis 40% des Gesamtverkehrsaufkommens verbleiben auf der alten B70.

Die Begründung für die neue Trasse beruht auf Prognosen von ansteigendem Verkehrsaufkommen für die Zukunft.

Tatsache ist aber, dass die Zahlen derzeit stagnieren und in Zukunft sinken werden. Dies ist mit der sinkenden Entwicklung des Individualverkehrs im Allgemeinen und auf die rückläufige Bevölkerungsentwicklung im Kernraum des Bezirkes Voitsberg begründet.

Deshalb fordere ich eine Neubewertung der Prognosen zur Verkehrsentwicklung aus heutiger Sicht, denn die Grundlagen für die Notwendigkeit des Neubaus stammen aus dem Jahr 2000. Man hat die Zahlen für die gescheiterte Bahntrasse einfach auf die kainachnahe Trasse übertragen.

Fachplaner Hochkofler:

Die Bevölkerungsentwicklung, welche im Raum Voitsberg bis zum Jahr 2030 stagniert bzw. leicht abnimmt, wurde im Modell berücksichtigt. Neben der Bevölkerungsentwicklung beeinflussen jedoch auch Neuansiedlungen von Gewerbebetrieben das zukünftige Verkehrsgeschehen. Dadurch kann auch trotzstagnierender Bevölkerungsentwicklung die Verkehrsbelastung an bestimmten Streckenzügen zunehmen.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.
Punkt 1) (lfd. Nr. 24) Durch eine umfassende Verkehrsertüchtigung des Bestandes der B70 könnte mit einem Drittel der Kosten in kurzer Zeit eine kreuzungsfreie Verbindung von Krottendorf zum Autobahnzubringer der A2 geschaffen werden. Bestehende Begleitwege könnten genutzt, erweitert und so die Verkehrssicherheit für die Anrainer sichergestellt werden.

Auch Lärmschutzmaßnahmen sowie Geh- und Radwege könnten endlich ausgebaut werden.

Durch die Gemeindezusammenlegung wurde die strukturelle Entwicklung im Ort St. Johann ob Hohenburg gestoppt. Das Ortszentrum wurde nach Pichling verlegt. Das immer wieder angeführte Argument der Trennwirkung ist somit entkräftet. Durch die Unterführungen für den querenden Verkehr in den Ortsteilen St. Johann und Köppling wird sogar eine Verbesserung erzielt. Daher fordere ich eine Neubewertung der Gesamtsituation und die Ingangsetzung eines Dialoges mit den Bürgern, vor allem mit jenen, die an der alten B70 wohnen. Es muss den Anrainern endlich das Modell einer Bestandsertüchtigung vorgestellt werden, das bisher nicht einmal ansatzweise erfolgt ist.

Fachplaner Jereb:

Im Jahr 1982 wurde ein 4-spuriger Bestandsausbau mit beidseitigen Begleitstraßen untersucht. Diese Variante scheiterte am Widerstand der Bevölkerung und der Gemeindevertretungen. Im Jahr 1993 wurde daraufhin ein 2-spuriger Bestandsausbau untersucht. Dabei wurde sowohl ein Ausbau mit beidseitigen Begleitwegen als auch ein Ausbau mit einem einseitigen Geh- und Radweg und Lärmschutz in der Gemeinde Söding betrachtet. Dabei ergab sich, dass die erforderliche Leistungsfähigkeit der Straße mit einem 2-spurigen Ausbau nicht erreicht werden kann. Durch den

Ausbau am Bestand ergaben sich Trennwirkungen, so dass die Umfeldverträglichkeit nicht erreicht werden konnte und diese Alternativen ausgeschieden wurden. Im Jahr 1996 wurde nochmals die Möglichkeit eines 2-streifigen Bestandsausbaus überprüft. Auch im Jahr 1996 konnte die erforderliche Betriebsgeschwindigkeit durch diesen Ausbau nicht erreicht werden. Außerdem würde es durch die erforderlichen Begleitwege und Lärmschutzmaßnahmen zu einem massiven optischen Eingriff in das Ortsbild führen und der Ort durch die Trasse zweigeteilt. Die Trennwirkung würde zu einer massiven Behinderung des landwirtschaftlichen Verkehrs sowie des Fußgängerverkehrs führen.

Da diese Problemfelder bei einem Ausbau am Bestand bestehen bleiben, wurde ein Bestandsausbau nach 1996 nicht mehr in Betracht gezogen.

Die Verlegung des Gemeindeamtes von Söding-St. Johann nach Pichling ändert nichts an der Trennwirkung für den landwirtschaftlichen Verkehr und den Fußgängerverkehr.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.
Punkt 2) (lfd. Nr. 14) Der Zubringerverkehr aus der Region Dietenberg/Ligist, Grabenwart und Steinberg würde künftig in die Ortschaften Hallersdorf, Bubendorf und Stögersdorf Richtung Autobahnauffahrt verlagert. Dies würde zusätzlich Sicherheitsprobleme erzeugen. In der Präsentation der Trasse wird auch die Entlastung der Bahnhofstraße angeführt. Das ist genau jenes Verkehrsaufkommen, das nun in die Orte am rechten Kainachufer verlagert wird. Ich fordere dazu, dass genaue Berechnungen und Zahlen vorgelegt werden.

Fachplaner Hochkofler:

Der Zubringerverkehr zur A2 Süd Autobahn aus der Region Dietenberg/Ligist, Grabenwart und Steinberg wird sich zum größten Teil auf die B70 Neu oder auf den nördlich der B70 Neu gelegenen Begleit- weg verlagern, da die Fahrzeit kürzer ist als über die Route Hallerdorf - Bubendorf - Stögersdorf. Auf der Route Hallersdorf - Bubendorf - Stögersdorf ist somit von keiner Verkehrszunahme und in weiterer Folge von keinen Sicherheitsproblemen auszugehen.

Das Verkehrsmodell, das als Einlage II.5.1. „Fachbericht Verkehr“ dem Einreichkonvolut beigelegt ist, umfasst neben den Hauptrouten ebenso Teile des niederrangigen Straßennetzes, wie die Ortsdurchfahrten Dietenberg, Hallersdorf und Stögersdorf, die südlich der B70 Neu liegen. Im Rahmen der Verkehrs-modellierung, die mit der Verkehrsplanungssoftware VISUM von PTV AG durchgeführt wurde (anerkannte Software), wurden die angeführten Routen in ihrer Charakteristik mitbetrachtet und daraus ergab sich keine Verkehrsverlagerung auf das ggst. niederrangige Straßennetz.
Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Wasserbautechnik

Aus wasserbautechnischer Sicht wird das vorgelegte Projekt auf mögliche Auswirkungen beurteilt. Die Beurteilung eines Hochwasserschutzes und allenfalls mögliche Auswirkungen sind nicht Aufgabe des wasserbautechnischen ASV im ggst. Verfahren.

Die Durchlässe im Straßendamm sind so angeordnet, dass der Hochwasser-Projektzustand mit dem Straßendamm dem Hochwasser-Bestandszustand weitgehend entspricht. Die angeführten Durchlässe wurden im Zuge der hydraulischen Berechnung beurteilt und sind die Ergebnisse wie bereits im

Gutachten angeführt als plausibel zu beurteilen.

Die hydraulischen Berechnungen zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt. Generell sind die Durchlässe so gelegt, dass das Hochwasser nach Abklingen der Hochwasserwelle zur Kainach zurückströmen kann.

Die hydraulischen Berechnungen wurden dem Stand der Technik entsprechend mit anerkannten hydraulischen Berechnungsmethoden durchgeführt. Die Durchlässe sichern unter den für das Projekt definierten Randbedingungen die weitgehende Erhaltung des hydraulischen Bestandszustandes.

Zur ergänzenden Stellungnahme vom 12.01.2023 (OZ 150):

Nach Durchsicht der übermittelten Stellungnahme der Familie Schwabl und der Stellungnahme von Herrn Dr. Scholler (NASV) wird aus wasserbautechnischer Sicht folgendes ausgeführt:

In der Stellungnahme Schwabl wird ausgeführt, dass durch die geplanten 90 Durchlässe Nährstoffverluste durch Sogwirkung über abgeleitetes Grundwasser befürchtet wird.

Aus fachlicher Sicht wird davon ausgegangen, dass die Familie Schwabl ein Abschwemmen von Nähr-stoffen im Hochwasserfall befürchtet.

Im Hinblick auf die Auswirkungen der geplanten Durchlässe wird auf das bereits übermittelte Gutachten verwiesen.

Im Hochwasserfall werden die ausgeuferten Hochwässer in annähernd gleicher Weise über die geplanten Durchlässe über den bisherigen Hochwasserabflussbereich geführt. Bei abklingender Hochwasserwelle fließen die Wässer durch die geplanten Durchlässe in Richtung Kainach ab.

In der Stellungnahme von Dr. Scholler wird hierzu ausgeführt, dass es im Bereich der Durchlassrohre zu rinnenförmiger Bodenerosion kommen kann. Als Maßnahme wurde die Herstellung einer Blocksteinschüttung vorgeschrieben.

Aus wasserbautechnischer Sicht ist die Herstellung einer Erosionssicherung als zusätzliche Sicherungs-maßnahme zu einer dauerhaften Grasnarbe, bzw. als Erstsicherungsmaßnahme bis zum Aufwuchs einer dichten Grasnarbe anzusehen.

In dieser Hinsicht wäre aus wasserbautechnischer Sicht die von Dr. Scholler vorgesehene Maßnahme wie folgt zu konkretisieren:

„Die Durchlässe sind beidseitig des Straßendammes im Ausmaß von 9m² (3m x 3m) gegen Erosion zu sichern. Diesbezüglich können Erosionssicherungsmatten, Rasengittersteine oder eine Steinsicherung mit abgestuften Kantkorn verwendet werden. Die Erosionssicherungsmaßnahmen sind mit kulturfähigem Boden zu überdecken und dauerhaft zu begrünen“.

Die Einwendungen von Fr. Evelyne und Hrn. Herbert Schwabl betreffend die Nährstoffausschwemmungen waren unter Verweis auf die vorliegenden Fachgutachten der Amtssachverständigen abzuweisen, da kein Substanzverlust oder Eingriff in ein dingliches Recht festgestellt werden konnte. Die weiteren Einwendungen waren zurückweisen. Zudem darf darauf verwiesen werden, dass es sich im gegenständlichen Fall um ein Projektgenehmigungsverfahren

handelt, sodass auch nur die eingereichte Variante einer fachlichen Prüfung unterzogen wurde. Zu der Stellungnahme von Fr. Gertrude Sterbenz in OZ 163 darf ausgeführt werden, dass diese nicht dem Gutachten des Amtssachverständigen auf gleicher fachlicher Ebene begegnet.

Dr. Gisela und Markus Peer (OZ 44 und OZ 194):

Boden und Landwirtschaft

Ereignisse wie Corona haben gezeigt, wie wichtig eine regionale Versorgung mit Nahrungsmitteln ist. Die heimischen Supermarktketten hatten in Grundnahrungsmittelprodukten kurz und auch teilweise längerfristige Ausfälle von Produkten zu verzeichnen. Durch den Wegfall des Ackerlands in der Region und zusätzlich der nicht in vollem Maße nutzbaren Restfläche (unwirtschaftliche Schnitte, keine wirtschaftlichen Transportmöglichkelten aufgrund fehlender Überbrückungen) wird ein nicht unerheblicher Teil der heimischen Versorgung reduziert. Das verbleibende Ackerland ist zusätzlich von erhöhter Überschwemmung und somit Ernteausfall gefährdet. Des Weiteren werden die angebauten Produkte deutlich in deren Qualität und Quantität beeinträchtigt. Ob noch eine entsprechende Zertifizierung als "Bio-Produkt" erlangt bzw. als "qualitativ hochwertiges Produkt" bezeichnet werden kann, ist neben so einer stark befahrenen Straße anzuzweifeln.

Dr. Kuderna führt in seinem Gutachten Folgendes aus:
Es werden 10,5 ha landwirtschaftliche Flächen (davon 9,9 ha Ackerland) durch das Vorhaben verbraucht. Wie im Gutachten dargelegt und in unterschiedlichen Datengrundlagen ersichtlich (digitaler Atlas des Landes Steiermark, elektronische österreichische Bodenkarte, eBod), führt die Trasse überwiegend durch mittelwertiges Ackerland, teilweise durch geringwertiges Ackerland und nur vereinzelt durch hochwertiges Ackerland. Bodenverbessernde Maßnahmen für landwirtschaftliche Flächen im Umfeld sind vorgesehen.

Die Versiegelung und der Verlust von 5 ha Boden ist vor dem Hintergrund der gesamten land- und forstwirtschaftlich genutzten Fläche in den Umlandgemeinden (9.600 ha) und dem Verlust von jährlich 57 ha in diesem Gebiet (Durchschnitt 1990 - 2010) als geringfügig zu bewerten. Generell steht ein Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht entgegen. Darüber hinaus wurden die erwartbaren Immissionen in der UVE bewertet und als vernachlässigbar erkannt. Hinzu kommt, dass es an anderer Stelle zu einer Verkehrsentlastung kommt, so dass dort die Immissionen zurückgehen werden. Für die Immissionssituation durch Streusalz (Winterdienst) ist ein Monitoring vorgesehen.

Geologie/Geotechnik, Hydrogeologie

Einwendung: Aufgrund des hohen Grundwasserspiegels sind selbst Sickerschächte bereits jetzt unnötig, da es bei hohem Spiegel keine Versickerung, sondern Füllung der Behälter durch das Grundwasser gibt.
Eine Errichtung von Sickerschächten bei dem gegenständlichen Bauvorhaben ist nicht vorgesehen. Dass die Errichtung von Sickerschächten weder zur Straßenentwässerung noch für die Hochwasserversickerung nicht vorgesehen ist, wird ebenfalls durch die Fa. Davitech bestätigt:

Die Errichtung von Sickerschächten ist nicht vorgesehen (weder für Hochwasserversickerung noch für Straßenentwässerung). Die Kleinbrücken werden in Bodenfiltermulden mit Versickerung entwässert, die Sickerfähigkeit wurde in der Dimensionierung entsprechend der vorliegenden Bodengutachten und Aufschlüsse angesetzt. Die restlichen Straßenbereiche, die aus der Dammlage heraus über die

Böschungen entwässern, werden lokal versickert. Die Straßenbereiche, die nicht in Dammlage errichtet werden, werden in einer Gewässerschutzanlage (Absetzbecken & Filterbecken) sowie einer Bodenfiltermulde mit Ausleitung die Kainach entwässert.

Für diese Ausleitungen wurde die entsprechende Berechnung der Chlorid Aufstockung in der Kainach durchgeführt, die Ergebnisse liegen allesamt innerhalb der zulässigen Grenzwerte.

Das Grundwasser kann sich über größere Entfernungen bewegen und kann von Bauaktivitäten beeinflusst werden. Insbesondere wenn diese nahe der Oberfläche stattfinden. Auch wenn keine direkten Eingriffe erwartet werden, könnten Bodenverdichtung und Bauarbeiten indirekte Auswirkungen auf die Grundwasserbewegung haben.

Im Rahmen der Herstellung der Dammkörper für die Trasse wird die Aufstandsfläche verdichtet. Dabei wird ein schmaler Streifen beansprucht und in die Bodenhorizonte A und B eingegriffen. Diese Bodenhorizonte befinden sich nicht im Grundwasserschwankungsbereich. Auch wenn es im Bereich der Straße oberflächennah zu Verringerungen im Porenvolumen kommen kann, hat dies keine negativen qualitativen und quantitativen Auswirkungen auf den ggst. Grundwasserkörper. Die gesättigte Zone des Aquifers wird dadurch nicht berührt bzw. beeinflusst.

Obwohl nur eine negative Veränderung im Parameter Chlorid erwartet wird, ist es wichtig, auch andere mögliche Veränderungen der Grundwasserqualität zu berücksichtigen. Selbst geringfügige Änderungen können in bestimmten Situationen ökologische und menschliche Nutzungskonflikte verursachen. Änderungen im Grundwasser können langfristige Auswirkungen haben, die möglicherweise erst nach Jahren oder Jahrzehnten sichtbar werden. Dies gilt insbesondere für den Betrieb der Straße, wenn regelmäßiger Verkehr und Abrieb auftreten.

Im Rahmen der hydrogeologischen Projektierung wurden für das ggst. Vorhaben alle relevanten Parameter, welche qualitative Auswirkungen auf den Grundwasserkörper haben könnten, geprüft. Es sind keine negativen sowie negativen langfristigen Auswirkungen zu erwarten.

Im Hinblick auf Reifenabrieb darf ausgeführt werden, dass nicht mehr Auswirkungen zu erwarten sind, die über das übliche Ausmaß hinausgehen bzw. welche bei herkömmlichen Straßen auftreten. Zudem wird der Reifenabrieb vorwiegend im Bereich der obersten Bodenschichten zurückgehalten.

Auch die Veränderung auf den Grundwasserspiegel muss berücksichtigt werden, da gerade die Landwirtschaft, insbesondere die Bio-Bauern, von diesem äußerst sensiblen Gleichgewicht abhängig sind. Bio-Landwirtschaft kann empfindlich auf Veränderungen in der Wasserqualität und im Wasserhaushalt reagieren. Selbst geringfügige Veränderungen im Wasserzustand könnten das Wachstum von Pflanzen beeinflussen und die Produktqualität beeinträchtigen. Bio-Bauern müssen oft bestimmten Qualitätsstandards und Zertifizierungen entsprechen. Wenn das Grundwasser, das für die Bewässerung verwendet wird, nicht mehr den vorgeschriebenen Qualitätsstandards entspricht, könnte dies zu Problemen bei der Zertifizierung und dem Verkauf ihrer Produkte führen.

Durch das geplante Vorhaben kommt es zu keinen Veränderungen im Grundwasserspiegel.

Landschaft, Sach- und Kulturgüter

„Tatsache ist, dass die Parkplätze entlang der aktuellen Hallersdorfbrücke der Kainach rund um die Uhr gut besucht sind. Radfahrer, Fußgänger, Eltern mit Kindern, Reiter mit Pferden nutzen diesen Be-

reich intensiv. Auch hier spricht die Fachinformation der Gemeinde, dass der Einfluss der Straße auf dieses Naherholungsgebiet "gering" sei. Mit einer Schnellstraße 30-100 Meter entfernt ist dies in meinen Augen nicht vereinbar. Das "Naherholungsgebiet" wäre danach tot".

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Naherholungsraum entlang der Kainach werden im Fachgutachten behandelt, wobei die vorhandenen Erholungsinfrastrukturen aufrecht bleiben, jedoch der Erholungswert des Bereichs deutlich gemindert wird. Im Detail wird auf die Ausführungen in Kap. 3.3 des Fachgutachtens verwiesen.

„*Der Bau der Straße beeinträchtigt das Landschaftsbild und wirkt als visuelle Barriere. Obwohl Böschungsbepflanzungen und andere Maßnahmen geplant sind, um das Vorhaben in die Landschaft zu integrieren, könnten diese Maßnahmen möglicherweise nicht ausreichen, um die negativen Auswirkungen vollständig zu kompensieren, vor allem, wenn man bedenkt, dass der Grund der Straße 24 m breit sein soll. Dies kann in keinster Weise kompensiert werden. Hier fehlen Details, wie dies bewerkstelligt werden soll und wird hiermit gefordert, nachzulegen*".
Wie in der Einwendung angeführt, wird der Straßenbau als visuelle Barriere wirken und das Landschaftsbild beeinträchtigen. Die vorgesehenen Maßnahmenpakete werden die Fremdkörperwirkung mindern, und z.B. den Verlust von Gehölzen kompensieren, sind aber naturgemäß nicht in der Lage, sämtliche Auswirkungen auf das Landschaftsbild zu kompensieren, da dies schlichtweg nicht möglich ist. Es wird auf die Ausführungen im Fachgutachten, Kap. 3.3 verwiesen.

Pkt. 6 Naherholungs- und Tagestourismus
„Die geplante Straße wird die Qualität des Naherholungs- und Tagestourismus beeinträchtigen, was sich negativ auf Freizeitaktivitäten wie Radfahren im Kainachtal auswirken wird. Dies führt zu Einbußen einiger Unternehmer in diesen Bereich und wirkt sich auch auf die Menschen, die sich in diesem Gebiet erholen möchten, negativ aus. So ist zum Beispiel der Bereich der Kainach um Hallersdorf ein beliebter Spazierweg und ein Naherholungsgebiet für Menschen aus der Region, als auch von fern".

Auch hinsichtlich der aus fachlicher Sicht jedenfalls gegebenen Auswirkungen auf Erholungswert, sowie Auswirkungen auf Erholungsnutzungen wird auf die Ausführungen im Fachgutachten, Kap. 3.3 verwiesen. Wirtschaftliche Belange sind nicht Beurteilungsgegenstand des Themenbereichs.

Lichttechnik

Die nächtliche Beleuchtung von Baustellen und später von der Straße selbst hat Auswirkungen auf nachtaktive Tiere wie Fledermäuse und Insekten. Lichtverschmutzung kann die natürlichen Lichtzyklen stören und die Fortpflanzung- und Navigationsverhalten von Tieren beeinträchtigen. …

Grundsätzlich wird die „Licht-Thematik" im Befund und im Gutachten „Fachbereich Elektrotechnik-Lichttechnik", Ausstellungsdatum 02.07.2021, behandelt.

Ergänzend dazu steht in der zwischenzeitlich neu erschienenen ÖNORM O 1052 (Ausgabe 15.10.2022):

Die Lichtfarbe hat einen erheblichen Einfluss auf das Wohlbefinden von Menschen und nachtaktiven Tieren. Zahlreiche nachtaktive Tiere werden durch Licht mit kurzer Wellenlänge, d. h. UV-Licht und blaues Licht, angezogen und dadurch in ihrem natürlichen Jagd- oder Fortpflanzungsverhalten beeinträchtigt. Menschen im mitteleuropäischen Kulturkreis empfinden meist warmweißes und neutralweißes Licht angenehmer als kaltweißes Licht. Zudem wird kurzwelliges, blaues Licht in der

Atmosphäre stärker gestreut als langwelliges, rotes Licht und trägt somit stärker zur Aufhellung des Nachthimmels bei.

Beim gegenständlichen Vorhaben werden folgende Maßnahmen zur Minderung von Lichtimmissionen gemäß ÖNORM O 1052 umgesetzt:

- Lichtfarbe kleiner/gleich 3.000 Kelvin bzw. werden 2.700 Kelvin angestrebt - dadurch ist ein geringer UV-Anteil und ein geringer blauer Lichtanteil zu erwarten;
- Optimierte Anzahl und Platzierung der Leuchten;
- Ausleuchtung von oben nach unten;

Beleuchtungsanlagen in der Bauphase:
Für Baustellenbeleuchtungsanlagen wurde im o. a. Gutachten eine Auflage vorgeschlagen, in welcher die o. a. Maßnahmen nachweislich einzuhalten sind.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Beurteilungsgegenstand sind die Emissionen und die sich daraus ableitenden Immissionen aus dem Betrieb der Straße. Einzelne Fahrten können daraus nicht abgeleitet werden.

Die Ermittlung der mit dem Projekt verbundenen Luftschadstoffemissionen (siehe Tabelle 17 im Fachgutachten OZ 113) zeigt, dass sich zwar die Fahrleistungen erhöhen, die Emissionen an Luftschadstoffen aber für die meisten Komponenten zurückgehen. Ausnahmen sind die Aufwirbelungsemissionen und die Treibhausgasemissionen.

Die IG-L-Genehmigungsvoraussetzungen (siehe Abbildung 19 und Abbildung 21 im Fachgutachten OZ 113) werden für alle relevanten Immissionspunkte (Wohnnutzung) eingehalten.

Naturschutz

Umwelt: Tier: Sehr viele Teilbereiche der neuen Trasse laufen sehr nah zur Kainach. Sehr viele Tiere sind dort zu beobachten, besonders nachts auch aktiv zu hören. Die Erschütterungen, der Lärmpegel, als auch der Feinstaub wird die Tiere negativ beeinflussen, deren Verhalten verändern und die Population reduzieren. Als ehemals frei zugängliche Wasserquelle für die Tiere sämtlicher umliegender Wälder, wird diese wohl nur mit Angst oder Gefahr besucht werden. Verhaltensstörungen wären möglich.

Besonders gefährdend für alle Autofahrer (z.B. Schreckflucht Reh), sehe ich gewisse Teilabschnitte (z.B. in meiner Nähe Kilometerabschnitt 3,3 bis 3,9), wo die Fahrbahn direkt am Wald entlang verläuft und keine Lärmschutzwand vorhanden ist, und so die Tiere, z.B. Rehe, die neue Straße queren können.
Lt. Fachinformation der Gemeinde sieht man die Beeinflussung für die Tiere als "gering". Dies sehe ich aus dem Alltag und dem auch abendlichen Kennen der Region anders. Selbst die aktuellen Nebenstraßen 30/50kmh strecken) müssen mit Vorsicht befahren werden, wenn Wild unterwegs ist.

Stellungnahme zu dieser Einwendung seitens der Einreichplanerin:
Unter Berücksichtigung der bereits oben angeführten Erläuterungen (siehe OZ 039 Kalas Sybille DI, OZ 043 Schwabl Herbert) sind langfristig weder negative Populationsveränderungen noch Verhaltensstörungen bei Wildtieren zu erwarten, zumal es sich beim Projektgebiet um ein stark anthropogen beeinflusstes Kulturland (Siedlungsgebiet, Agrarland, viele Spaziergänger und

Radfahrer) handelt und somit insbesondere unter den Vögeln und Säugetieren durchwegs wenig empfindliche, kulturfolgende Arten vertreten sind.

Gegenständlich ist auf die Stellungnahme des ASV zu OZ 033 bzw. auf die oa. Ausführungen der Konsenswerberin zu verweisen.

Anmerkung des koordinierenden ASV: Diese Ausführungen gelten auch für die ergänzende Einwendung (OZ 194).

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Anmerkung des koordinierenden ASV zur ergänzenden Einwendung:
Im Gutachten des schalltechnischen ASV wird aufgrund der hohen Belastung während der Bauphase und der Verkehrslärmbelastung der betroffenen Nachbarschaft in der Betriebsphase die Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens aus schalltechnischer Sicht als „merklich nachteiliger Eingriff“ bewertet.

Von Seiten der umweltmedizinischen ASV wird in ihrem Gutachten angeführt:

Bauphase:

Zusammenfassend kann aus umweltmedizinischer Sicht gesagt werden, dass es in einzelnen Bauphasen zu einer merkbaren Belastung an den Immissionspunkten kommen wird.

Die lärmreduzierenden Maßnahmen wie Lärmschutzwände, Humusaufschüttungen und Einbau von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern sind Projektbestandteil.

Es sind zwar Belästigungen unterschiedlicher Intensität gegeben, aber durch die zeitliche Begrenzung mit Mittagspausen und Wochenenden ohne Bautätigkeit sind Erholungsphasen gegeben. Gesundheitsgefährdungen sind damit auszuschließen.

Betriebsphase:

Unter Berücksichtigung und Umsetzung der als Projektbestandteil vorgesehenen Lärm-Maßnahmen wurde die B70 Packer Straße im Abschnitt Umfahrung Mooskirchen - Krottendorf hinsichtlich ihrer Wirkung auf die Lärmsituation in der Betriebsphase als umsetzbar bewertet.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 14) Umwelt CO_2:
Das Land und die GKB hat sehr viel Mühe in die Bahn Köflach-Graz gesteckt. Über eine Elektrifizierung wird nachgedacht. Mit dem angedachten 1-2-3 Ticket (Klimaticket) wird der Individualverkehr stagnieren oder sich geringfügig auch reduzieren. Es gibt ein Pilotprojekt Taxi Region, der eben auch diese Plätze anfährt. Der Fußabdruck, allein für den Bau der Trasse, wird massiv sein und führt zu einem falschen Glauben an die Verbesserung der Umweltbemühungen.

Vorschlag: Ein Ausbau der Bahn auf 2 Spuren könnte den ganzen Güterzugverkehr von der Straße holen. Die Entlastung und Verlangsamung des Verkehrs wären enorm. Zusätzlich wären in diesem

Zuge gesicherte Übergänge mit Schranken möglich! CO_2 und weitere Luftbelästigungen können so drastisch reduziert werden.

Fachplaner Hochkofler:

Die geplante Attraktivierung der GKB wurde im Prognosemodell entsprechend berücksichtigt und abgebildet und damit die Verkehrsverlagerungseffekte zwischen motorisiertem Individualverkehr und ÖV im Untersuchungsgebiet bis zum Prognosejahr berücksichtigt.

Die von Gisela und Markus Peer angeführten Maßnahmen zur Änderung der Mobilität sind nicht Teil des ggst. Verfahrens. Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.

Punkt 2) (lfd. Nr. 14) Wirtschaft Land/Relation Nutzen:
55 Millionen Euro für l,5 bis 2 Minuten Zeitersparnis. Die Teilabschnitte nach der geplanten Trasse zeichnen sich ebenso durch durchwachsene Geschwindigkeitsregelungen aus, die die erhöhte Geschwindigkeit zu einem beachtlichen Teil ausrelativiert.

Wirtschaft Region:

Die neue Trasse möge im minimalen Prozentbereich für Voitsberg/Köflach eine leicht verbesserte Anbindung für die Wirtschaft bringen. Geschäfte der nahen Region werden jedoch komplett umfahren, da keine Anbindung. Zudem konzentrieren sich die geplanten Industriezonen Richtung Söding, was keinen zunehmenden LKW-Verkehr nach Köflach bedeuten würde.

Fachplaner Hochkofler:

Die Funktion der geplanten Umfahrungsstraße B70 ist die einer Entlastungsspange zur Entlastung der Siedlungsbereiche entlang der B70. Planungsziel der Umfahrungsstraße B70 ist demnach die Entlastung der Siedlungsgebiete und nicht ein Reisezeitgewinn.

Durch die Errichtung der Umfahrungsstraße B70 ist eine Verbesserung der Verkehrserschließung für die Region Voitsberg/Köflach gegeben. Pekuniäre bzw. wirtschaftliche Kriterien sind nicht UVP-relevant, da es sich um eine Umweltverträglichkeits-Prüfung handelt.

Neben der Zeitersparnis wird bei einer Umsetzung der geplanten Straßenanlage B70 Neu ebenso von einer signifikanten Verbesserung der Verkehrssicherheit gegenüber dem Status Quo von der Fachplanung ausgegangen.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.
Punkt 3) (lfd. Nr. 14) Sicherheit B70 Alt:
Der Mangel der Sicherheit der B70 Alt wird vor allem durch die Ein und Ausfahrten begründet. Bei einer Modernisierung könnten jedoch einige Ausfahrten fusioniert werden oder mit Kreisverkehren entschärft werden. Die verbleibenden Einzelausfahrten werden täglich sowieso nur 1 - 2mal am Tag genutzt. Ich selbst pendle seit 2 Jahren über die B70. Zu den Stoßzeiten kann der Verkehr rege sein, jedoch nie unpassierbar. Ich selbst hatte auch noch nie einen größeren Stau (komme ursprünglich aus Graz - da gibt es oft echten Stau!). Bei der Zufahrt zum Kreisverkehr Mooskirchen kann es etwas langsamer werden (kann durch separate Kreisverkehrspur Voitsberg-Autobahn oder Autobahn-Söding stark reduziert werden) ... aber Stillstand hatte ich noch nie. Außerhalb der Stoßzeit kann die vorgegebene Höchstgeschwindigkeit jederzeit und gefahrlos erreicht werden. Eventuell könnte fast

durchgängig sogar eine dritte Fahrbahn (ich sehe rein nach Graz stärker terminlich frequentiert als nach Voitsberg) gemacht werden... ohne Häuser abreißen zu müssen wie beim aktuellen Plan.

Fachplaner Hochkofler:

Im Zeitraum 2000 bis 2015 ereigneten sich auf der B70 Packer Straße zwischen Kilometer 20 und 26 320 Unfälle mit Personenschaden. 453 Personen wurden verletzt, 43 Personen schwer verletzt und 4 Personen getötet. Die häufigsten Unfalltypen auf der bestehenden B70 zwischen Kilometer 20 und 26 sind Auffahrunfälle auf verkehrsbedingt stehende Fahrzeuge auf der Geraden, Auffahrunfälle aufstehende Fahrzeuge in Kreuzungsbereichen oder Auffahrunfälle auf Linksabbieger. Ein Grund für Auffahrunfälle im Richtungsverkehr ist neben überhöhter Fahrgeschwindigkeit bei hohen Verkehrsstärken auch eine Inhomogenität des Geschwindigkeitsniveaus. Diese ist im betrachteten Streckenabschnitt aufgrund der Rückstauerscheinungen im Zulaufbereich zu den Kreisverkehrsanlagen sowie aufgrund des vorhandenen Langsam-Verkehrs und der hohen Anzahl an Einmündungen zu Häusern oder Grundstücken gegeben.

Durch den Bau der B70 - Umfahrungsstraße kommt es zu einem deutlichen Rückgang der Verkehrsbelastung auf der bestehenden B70, daher ist in diesem Abschnitt aufgrund der reduzierten Anzahl an Konfliktsituationen von einer Verbesserung der Verkehrssicherheit auszugehen.

Laut Verkehrsmodell verringert sich die Reisezeit für die Relation A2 Südautobahn nach Voitsberg in den Spitzenstunden um rund 4 Minuten pro Richtung.

Eine Verkürzung der Reisezeit stellt jedoch nicht das vorrangige Ziel des Neubaus dar. Vielmehr wird für die Weiterentwicklung der Teilregion Voitsberg (Steirischer Zentralraum) eine durchgehende Verbindung von der A2 Südautobahn mit einer Betriebsgeschwindigkeit einer Straße der Kategorie B von 70 bis 80 km/h angestrebt. Weitere positive Auswirkungen sind die Erhöhung der Leistungsfähigkeit, die Vermeidung von Stausituationen und somit auch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der B70 Bestandsstraße aufgrund eines deutlichen Rückgangs der Verkehrsbelastung.

Wie vom Fachplaner erwähnt, ergibt sich durch den Neubau der B70 - Umfahrungsstraße eine Verlagerung des Verkehrs und am Abschnitt der dzt. B70 (Bezeichnung im Projekt: B70 Alt) stellt sich laut Verkehrsuntersuchung eine Reduktion der Verkehrsbelastung von ca. 10.000 KFZ/24 h ein. Durch diese Reduktion und die daraus folgenden größeren Zeitlücken für Verkehrsteilnehmer (beim Ausfahren von Liegenschaften oder niederrangigem Verkehrsnetz auf die Landesstraße) sowie Verringerungen an Kollisionspartnern etc. verbessert sich der Parameter „Verkehrssicherheit".

Am Abschnitt der B70 Neu sind im Vergleich zum Abschnitt B70 Alt im Projektgebiet maßgeblich weniger Konfliktpunkte (Anm.: dies sind Stellen am Straßennetz, bei denen sich zwei oder mehrere Verkehrsströme- bzw. relationen schneiden oder kreuzen) und daher verringert sich grundsätzlich die Gefahr einer Kollision.

Bei der Variantenuntersuchung wurde ebenso eine Verbesserung sowie Adaptierung der Bestandsanlage betrachtet und beurteilt. Aufgrund der festgelegten Gewichtungen soll diese aber nicht zur Umsetzung kommen, sondern die Neuerrichtung der Umfahrung B70 Neu.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.
Punkt 4) (lfd. Nr. 14) Durchzug Stögersdorf von Dietenberg beginnend:
Ich selbst werde, sollte die Trasse leider trotz aller Widersprüche kommen, die Auffahrt in Stögersdorf

nutzen. Mitsamt mir aber hunderte Autos, die aus Dietenberg, Grabenwarth, Rubmannsdorf, Bubendorf usw. kommen. Diese Straßen über diesen Weg sind für dieses Verkehrsaufkommen ABSOLUT nicht ausgelegt, uneinsichtig und eng. Hier sehe ich für weitere Anrainer eine Belastung als auch Unfallgefahr.

Fachplaner Hochkofler:

Der Zubringerverkehr zur A2 Süd Autobahn aus der Region Dietenberg/Ligist, Grabenwart und Steinberg wird sich zum größten Teil auf die B70 Neu oder auf den nördlich der B70 Neu gelegenen Begleit- weg verlagern, da die Fahrzeit kürzer ist als über die Route Hallerdorf - Bubendorf - Stögersdorf. Auf der Route Hallersdorf - Bubendorf - Stögersdorf ist somit von keiner Verkehrszunahme und in weiterer Folge von keinen Sicherheitsproblemen auszugehen.

Das Verkehrsmodell, das als Einlage II.5.1. „Fachbericht Verkehr“ dem Einreichkonvolut beigelegt ist, umfasst neben den Hauptrouten ebenso Teile des niederrangigen Straßennetzes, wie die Ortsdurchfahrten Dietenberg, Hallersdorf und Stögersdorf, die südlich der B70 Neu liegen. Im Rahmen der Verkehrsmodellierung, die mit der Verkehrsplanungssoftware VISUM von PTV AG durchgeführt wurde (anerkannte Software), wurden die angeführten Routen in ihrer Charakteristik mitbetrachtet und daraus ergab sich keine Verkehrsverlagerung auf das ggst. niederrangige Straßennetz.
Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Zur ergänzenden Einwendung:
Punkt 4. Verkehrsentwicklung
Dass der Ausbau der Umfahrung dazu führen kann, dass mehr Verkehr angezogen wird, wurde in Ihrer Beschreibung ja schon zugegeben. Dies kann natürlich langfristig zu den gleichen Problemen führen, die man versucht, mit der Umfahrung zu lösen. Dies beweisen andere Straßen und Umfahrungen, als Beispiel sei hier die Rückführung der B70 Packer Straße zwischen den Autobahnanschlussstellen Grafenstein/Dolina und Völkermarkt West angeführt. Des Weiteren ist zu beachten, dass das ansteigende Verkehrsaufkommen für die Umwelt, für den Menschen, für die Flora und Fauna an sich schädlich ist und alleine dadurch eine alternative Möglichkeit gefunden werden muss, wie zum Beispiel Ausbau der Bahn, Verbesserung der öffentlichen Verkehrsmittel, Förderung von Fahrgemeinschaften oder Zuschüsse für umweltschonende Personenbeförderung, wie das Klimaticket und Maßnahmen zur Reduzierung des Individualverkehrs und des LKW- Straßenverkehrs. Der Trassenausbau führt durch die erhöhte Auto- und Verkehrsnutzung zu einem steigenden $C0_2$ Ausstoß und wirkt somit den Zielen im Kampf gegen den Klimawandel entgegen. Dies steht im Widerspruch zu Bemühungen zur Bekämpfung des Klimawandels und zur Förderung nachhaltiger Verkehrsoptionen. Des Weiteren wird die Verkehrssicherheit durch das erhöhte Verkehrsaufkommen und die schnelleren Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht erhöht, sondern führt möglicherweise sogar zu mehr Unfällen. Außerdem muss darauf hingewiesen werden, dass Verkehrsprognose in Ihren Berichten unterschiedliche Zahlen enthalten. Nur wenn korrekte Zahlen und Prognosen ermittelt werden, kann eine fundierte Entscheidung getroffen werden. In Anbetracht dieser widersprüchlichen Angaben stellt sich die Frage, welchen Verkehrsanstieg wir tatsächlich erwarten können und wie sich dies auf die bereits belastete Umwelt auswirken wild. Es ist unerlässlich, eine umfassende und unabhängige Überprüfung der Verkehrsprognosen sowie der möglichen Auswirkungen auf die Umwelt vorzunehmen, um sicherzustellen, dass die Entscheidungen im Einklang mit den Prinzipien des Umweltschutzes stehen.

ASV Ortner: Vereinfacht dargestellt entsteht Verkehr durch Befriedigung eines Mobilitätsbedürfnisses von Menschen. Solche Mobilitätsbedürfnisse entstehen, wenn Tätigkeiten von Personen an unterschiedlichen Orten abgehandelt werden [Fallbeispiel: Wohnen und Arbeiten (Verkehr entsteht durch die Überwindung der Distanz zwischen Wohnort und Arbeitsplatz)] und können über die Raumplanung hergeleitet werden. Konkret in der Flächenwidmungsplanung ist die jeweilige Nutzung einer Liegenschaft definiert und ein Verkehr ist abschätzbar (z.B. Fachliteratur: Verkehrserzeugung - Dr. Dietmar Bosserhoff bzw. Verkehrsmodelle - Verkehrsplanungssoftware VISUM von PTV AG).
Durch die Regionsentwicklung (REPRO) muss mit einer Steigerung des Mobilitätsbedürfnisses gerechnet werden, die ausschließlich mit dem ÖV und/oder sanfter Mobilität (Rad- und Fußgängerverkehr) nicht abgewickelt werden kann. Die geplante Attraktivierung der GKB wurde im Prognosemodell entsprechend berücksichtigt und abgebildet.

Der ggst. Bestandsstraßenabschnitt der B70 kann als unfallträchtige Strecke bezeichnet werden.

Eine Verlegung der Verkehrsströme auf die geplante Trasse bedeutet für den einzelnen Verkehrsteilnehmer eine Reduktion an zu überwindenden Konfliktpunkten im Betrachtungsgebiet und dies wirkt sich statistisch positiv auf die Verkehrssicherheit aus. Konfliktpunkte sind Stellen, an denen sich Verkehrsströme niveaugleich kreuzen oder verschneiden.

Grundsätzlich weisen Prognosen Schwankungsbreiten auf, die sich mit der Größe des Prognosehorizontes in der Regel erhöht. Prognosen basieren in der Regel auf Trendverläufen aus der Vergangenheit (Beobachtungen, Messungen, Erhebungen, Erfahrungen, etc.).

Wasserbautechnik

Aus wasserbautechnischer Sicht wird das vorgelegte Projekt auf mögliche Auswirkungen beurteilt. Die Beurteilung eines Hochwasserschutzes und allenfalls mögliche Auswirkungen sind nicht Aufgabe des wasserbautechnischen ASV im ggst. Verfahren.

Die Durchlässe im Straßendamm sind so angeordnet, dass der Hochwasser-Projektzustand mit dem Straßendamm dem Hochwasser-Bestandszustand weitgehend entspricht. Die angeführten Durchlässe wurden im Zuge der hydraulischen Berechnung beurteilt und sind die Ergebnisse wie bereits im Gutachten angeführt als plausibel zu beurteilen.

Die hydraulischen Berechnungen zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt. Generell sind die Durchlässe so gelegt, dass das Hochwasser nach Abklingen der Hochwasserwelle zur Kainach zurückströmen kann.

Die hydraulischen Berechnungen wurden dem Stand der Technik entsprechend mit anerkannten hydraulischen Berechnungsmethoden durchgeführt. Die Durchlässe sichern unter den für das Projekt definierten Randbedingungen die weitgehende Erhaltung des hydraulischen Bestandszustandes.

Wildökologie

„Sehr viele Teilbereiche der neuen Trasse laufen sehr nah zur Kainach. Sehr viele Tiere sind dort zu beobachten, besonders nachts auch aktiv zu hören. Die Erschütterungen, der Lärmpegel, als auch der Feinstaub wird die Tiere negativ beeinflussen, deren Verhalten verändern und die Population reduzieren. Als ehemals frei zugängliche Wasserquelle für die Tiere sämtlicher umliegender Wälder, wird diese wohl nur mit Angst oder Gefahr besucht werden. Verhaltensstörungen wären möglich.

Besonders gefährdend für alle Autofahrer (z.B. Schreckflucht Reh) sehe ich gewisse Teilabschnitte (z.B. in meiner Nähe Kilometerabschnitt 3,3 bis 3,9), wo die Fahrbahn direkt am Wald entlang verläuft und keine Lärmschutzwand vorhanden ist, und so die Tiere, z.B. Rehe, die neue Straße queren können. Lt. Fachinformation der Gemeinde sieht man die Beeinflussung für die Tiere als "gering". Dies sehe ich aus dem Alltag und dem auch abendlichen Kennen der Region anders. Selbst die aktuellen Nebenstraßen (30/50 km/h Strecken) müssen mit Vorsicht befahren werden, wenn Wild unterwegs ist.

Und: Durch weniger Auffahrten sind Querunfälle im Vergleich zur aktuellen Situation tatsächlich reduziert. Abseits des höheren Wildwechsels des Bereiches (Tiere wollen Wasser und halten sich trotz der Gefahr dort dann auf) sind aber Überholmanöver bei schon erhöht erlaubter Geschwindigkeit riskanter als aktuell (Schreckflucht Wild). Bei Blockierung einer Seite durch verlorenes Gut/defekter LKW ist diese Gefahr schon allein von der Geschwindigkeit stärker als aktuell. Die seltenen Buchten helfen hier wenig".

Dazu wurden von Seiten der Projektwerberin folgende Ausführungen gemacht:
„Die abschnittsweise erhöhte, verkehrsbedingte Störung in kainachnahen Abschnitten und der damit verbundene indirekte Lebensraumverlust entlang der Kainach wird durch die Anlage von Ausgleichsflächen in eben diesen Abschnitten weitgehend kompensiert. Durch die Anlage von Grünlandflächen wird das Lebensraumpotential, insb. die Verfügbarkeit von Äsung, bei mehrjährigen Brachen auch Deckung, im Talraum der Kainach für Wildtiere verbessert. Die Grün-/Bracheflächen auf Höhe der Engstelle Straße-Kainach-GKB bei St. Johann ob Hohenburg erhöhen die Annahmewahrscheinlichkeit der Wildquerungsstelle in diesem Bereich. Zur Vermeidung von Wildunfällen werden dort, wo keine Lärmschutzwände vorhanden sind, Wildschutzzäune errichtet. Die Durchlässigkeit wird durch ausreichend vorhandene und dimensionierte Querungsmöglichkeiten in Verbindung mit den Schutzmaßnahmen und Gehölzpflanzungen entlang der Trasse für sämtliche Wildarten aufrechterhalten. Zur Vermeidung von Wildunfällen wird die Trasse auf ihrer gesamten Länge dort, wo keine Lärmschutzwände vorhanden sind, gezäunt. Ungehinderte, für die vorkommenden Wildarten ausreichend groß dimensionierte Querungsmöglichkeiten sind vorhanden".

Wie im Gutachten beschrieben, stellt das Projekt B70 für die dort lebenden Wildtiere eine zusätzliche Herausforderung in einem bereits wenig „wildtierfreundlichen" Lebensraum dar. Der Eingriff hat auf jeden Fall nachteilig wirkende Folgen für die als Wild genannten Arten, da die im Projektgebiet vorkommenden Arten aber grundsätzlich relativ wenig störungsanfällig sind und durch Maßnahmen nicht nur die im Projekt verlorenen (besseren) Lebensräume ersetzt, sondern auch zusätzlich lebensraumverbessernde Maßnahmen vorgeschrieben wurden, sind die verbleibenden Auswirkungen damit soweit reduzierbar, dass man sie als nicht erheblich einstufen kann. Eine Trassenführung entlang der Bahnstrecke wäre aus Sicht der Wildökologie zu bevorzugen gewesen, diese war aus rechtlichen Gründen jedoch nicht möglich. Die vorgebrachten Bedenken bezüglich der Nutzungsmöglichkeit bestehender Wechsel (z.B. zur Kainach) und die Fallwildproblematik wurde von der Projektwerberin korrekt dargestellt, weitere Ausführungen dazu finden sich im vorliegenden Gutachten des ASV.

Anmerkung des koordinierenden ASV: Diese Ausführungen gelten auch für die ergänzende Einwendung (OZ 194).

Die Einwendungen in der Eingabe OZ 44 von Fr. Dr. Gisela und Hrn. Markus Peer waren mangels Vorbringens subjektiver Rechte zurückzuweisen. Es darf darauf verwiesen werden, dass Fragen betreffend eine allfällige Enteignung nicht Gegenstand dieses Verfahrens sind.
Betreffend die „Sammeleinwendung" aus OZ 194 darf in Bezug auf die Themen Grund- und

Hochwasser auf die Ausführungen des beigezogenen Amtssachverständigen verwiesen werden; demnach war diese Einwendung abzuweisen. Selbiges gilt für die ins Treffen geführte subjektive Beeinträchtigung durch Lärm; auch diese Einwendung war somit abzuweisen. Die weiteren Vorbringen in OZ 194, welche sich Großteils mit den Vorbringen in OZ 44 decken, waren als unzulässig zurückzuweisen.

Landeskammer für Land- und Forstwirtschaft Steiermark (OZ 45):

Bautechnik

Im Falle der Realisierung des gegenständlichen Projektes kommt es zu Durchschneidungen von wertvollen land- und forstwirtschaftlich genutzten Grundstücken. Für die daraus resultierenden Restflächen, sowie für alle vom Projekt betroffenen Grundstücke ist eine Neuvermessung auf Kosten der Projektwerberin somit unumgänglich. Aufgrund der unterschiedlichen Teilungen und Veränderungen der Grundstücke kommt es zu einer dauernden Erschwernis der Bewirtschaftung sowie zu einer dauernden Ertragsminderung. Ebenso kommt es zur Bildung von Restflächen, die wegen ihrer geringen Fläche bzw. ihrer Unförmigkeit nur mehr mit unverhältnismäßig großem Aufwand bewirtschaftet werden können und eine nicht unwesentliche Verminderung des Wertes erfahren. Dieser Umstand ist jedenfalls bei der Abgeltung zu berücksichtigen

Diese Frage betrifft nicht das Gutachten Bautechnik vom 17.06.2021 und es wird auf die Beantwortung durch den Fachbereich Boden und Landwirtschaft verwiesen.
Sollte es im Zuge der Errichtung der Umfahrung bzw. der dazugehörenden Anlagen zu Geländemodellierungen auf angrenzenden Grundstücken kommen, dann ist die bestehende Humusabdeckung in einer entsprechenden Höhe abzutragen und seitlich zu lagern und nach Vornahme der Modellierung wieder auf die Fläche zu verbringen. Die modellierten Flächen sind grundsätzlich so zu rekultivieren, dass künftig eine ordentliche, gesetzes- und auflagenkonforme Bewirtschaftung dieser Flächen im bisherigen Umfang wieder möglich ist. Sollte trotzdem eine nachhaltige Bewirtschaftungserschwernis und damit einhergehend ein Ertragsentgang auftreten, dann ist dies entsprechend abzugelten. Zudem ist allgemein bei einer Geländemodellierung darauf Rücksicht zu nehmen, dass durch diese die ordnungsgemäße land- und forstwirtschaftliche Bewirtschaftung des betroffenen Grundstückes nicht negativ beeinträchtigt wird.

Diese Frage betrifft nicht das Gutachten Bautechnik vom 17.06.2021 und es wird auf die Beantwortung durch den Fachbereich Boden und Landwirtschaft verwiesen.

Generell müssen Querungen der Autostraße in vertretbaren Abständen mittels Über- oder Unterführungen gewährleistet sein. Diese Über- bzw. Unterführungen sind so auszugestalten, dass diese für Fahr- zeuge aller Art und für landwirtschaftliche Maschinen und Geräte - technischer Fortschritt ist zu berücksichtigen - ausreichend dimensioniert sind. Insbesondere zu beachten sind hier die Situationen im Bereich des Muggaubaches und in Hallersdorf. Bei der Querung im Bereich des Muggaubaches ist zumindest eine reibungslose Befahrung mit einem Mähdrescher sicherzustellen und in Hallersdorf ist eine Feuerwehrauffahrt auf die B70 Neu zu errichten.

Diese Frage betrifft nicht das Gutachten Bautechnik vom 17.06.2021 und es wird auf die Beantwortung durch den Fachbereich Verkehrstechnik verwiesen.

Die Zufahrten zu den Grundstücken sind weiterhin jederzeit, uneingeschränkt und ohne größeren Auf-

wand sicherzustellen. Umwege sollen möglichst vermieden werden. In diesem Zusammenhang soll auch der Aspekt des Umweltschutzes berücksichtigt werden, denn künstlich geschaffene Umwege bedeuten eine höhere Schadstoffemission. In diesem Sinne ist entlang der B70 Neu ein asphaltierter Begleitweg mit einer Breite von 4,50 m von der Querungsmöglichkeit in Hallersdorf bis zur Autobahnauffahrt im Rahmen des Projekts zu errichten.

Diese Frage betrifft nicht das Gutachten Bautechnik vom 17.06.2021 und es wird auf die Beantwortung durch den Fachbereich Verkehrstechnik verwiesen.

Die für die Errichtung der Anlage notwendigen Zufahrten sind mit dem Grundeigentümer rechtzeitig vor Baubeginn einvernehmlich vertraglich festzulegen und deren Benützung entsprechend abzugelten. Privatwege, die im Zuge der Bauarbeiten benutzt werden, sind von der Projektwerberin während der Bauarbeiten im gut befahrbaren Zustand zu halten. Nach Abschluss der Arbeiten ist der ursprüngliche Zustand der Wege im Einvernehmen mit dem Grundeigentümer auf Kosten der Projektwerberin wiederherzustellen. Falls die Bauarbeiten der Autostraße während der Dauer von termingebundenen land- und forstwirtschaftlichen Arbeiten vorgenommen werden, sind Überfahrten in ausreichendem Maße herzustellen bzw. sicherzustellen und die eintretenden Wirtschaftserschwernisse angemessen abzugelten.

Diese Frage betrifft nicht das Gutachten Bautechnik vom 17.06.2021.
Da mit dem Bau und dem Betrieb der Autostraße eine entsprechende Lärm- und Staubentwicklung einhergeht, sind geeignete Lärmschutzmaßnahmen nicht nur ab Inbetriebnahme der Autostraße und der dazugehörigen Anlagen, sondern auch während der Bauphase durchzuführen. Somit sind für alle Siedlungsräume, Gehöfte und zeitintensiv zu bearbeitenden Sonderkulturen, welche trassennah liegen, ent- sprechende Lärm- und Staubschutzvorkehrungen zu treffen. Diese sind natürlich auf Kosten der Projektwerberin zu errichten. Sämtliche vermögensrechtliche Nachteile daraus sind abzugelten. Für jene Wohn- und Betriebsobjekte, welche sich in der Nähe der Straßenanlagen befinden und für die eine Er-richtung von Lärmschutzwänden nicht möglich oder zweckmäßig ist, sind auf Kosten der Projektwerberin Lärmschutzfenster und Schalldämmlüfter einzubauen oder entsprechende Lärmschutzbegleitmaßnahmen durchzuführen.

Siehe Gutachten Bautechnik vom 17.06.2021 Punkt 3 Auflagenvorschläge Auflage 6:
„Bei der Durchführung der Abbrucharbeiten ist darauf zu achten, dass die Sicherheit von Menschen und Sachen gewährleistet ist und unzumutbare Belästigungen vermieden werden. Insbesondere ist der Baustellenleitfaden „Maßnahmen zur Verringerung der Staubemissionen auf Baustellen“ des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung, Ausgabe 2012, zu beachten“.

Die Beurteilung von Staub- und sonstigen Emissionen obliegt dem Fachbereich Emissions- bzw. Immissionstechnik.
Vor Inangriffnahme der Bauarbeiten sind die betroffenen Grundeigentümer jedenfalls rechtzeitig zu verständigen und ist diesen eine Ansprechperson seitens der Projektwerberin namhaft zu machen.
Diese Frage betrifft nicht das Gutachten Bautechnik vom 17.06.2021 und es wird auf die Beantwortung durch die Projektleitung verwiesen.

Die Projektwerberin hat die Grundeigentümer und die Bewirtschafter für alle Schäden, welche durch den Bau, den Bestand, die Wartung und den Betrieb des gegenständlichen Projektes entstehen, schad- und klaglos zu halten. Des Weiteren hat sie den Grundeigentümern und Bewirtschaftern gegenüber für alle Schäden zu haften, welche von Unternehmen, die in ihrem Auftrag tätig werden, verursacht werden.

Diese Frage betrifft nicht das Gutachten Bautechnik vom 17.06.2021 und es wird auf die Beantwortung durch die Projektleitung verwiesen.

Boden und Landwirtschaft

Dr. Scholler:

Siehe Beantwortung zu OZ 047.

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: Negative Auswirkungen der Autostraße auf Nachbargrundstücke sind hintanzuhalten. Anforderungen an die Geländemodellierung werden beschrieben. Drainagen (u.a.) sollen beweis- gesichert werden, beschädigte Drainagen sind instandzusetzen. Staubschutz während der Bauphase.

Stellungnahme:
Die zu erwartenden Immissionen im Betriebszustand wurden in der UVE bewertet und als vernachlässigbar eingestuft. Unsicherheiten bezüglich der Immissionen durch Streusalz (Winterdienst) werden mit einem Monitoring beseitigt. Anforderungen an die Durchführung von Erdarbeiten wurden sowohl in der UVE definiert als auch im Gutachten ergänzt und entsprechen (über die Forderungen der LK hinausgehend) dem Stand der Technik. Eine Erhebung des Ausgangszustands gemäß ÖNORM L 1211 sowie eine Nachkontrolle wurden als Auflage definiert. Dies schließt Drainagen mit ein.

Geologie/Geotechnik, Hydrogeologie

<u>Einwendung:</u> Des Weiteren darf der Grundwasserkörper des vom gegenständlichen Projekt betroffenen Gebietes, hinsichtlich der Wasserqualität und des Grundwasserstandes nicht negativ beeinflusst werden. Der Projektwerberin sollte aufgetragen werden ausreichende Vorkehrungen dahingehend zu treffen, dass eine negative Beeinträchtigung des Grundwasserkörpers ausgeschlossen werden kann.

Die quantitativen Beeinflussungen auf das Grundwasser durch das geplante Bauvorhaben sind, wenn überhaupt, nur sehr lokal zu erwarten und als vernachlässigbar zu beurteilen. Eine qualitative Veränderung ist ausschließlich im Grundwasserabstrom der geplanten Trasse zu erwarten. Während der Bau-phase sind entsprechende Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers vorgesehen. In der Betriebsphase erfolgt die Reinigung des Straßenwassers entsprechend dem Stand der Technik. Dadurch können alle straßenspezifischen Inhaltsstoffe aus dem Oberflächenwasser (mit Ausnahme des Chloridions) weitgehend entfernt werden. Daher wurden entsprechende Berechnungen durchgeführt. Die Berechnungen zeigen, dass im Nahbereich der Straße erhöhte Chlorid-Werte im Grundwasser auftreten können, diese jedoch mit zunehmender Entfernung aufgrund der Verdünnung abnehmen. Aufgrund der sehr niedrigen Vorbelastung (< 30 mg/l) ist nicht mit einer Überschreitung von Grenzwerten hinsichtlich der Qualitätszielverordnung Chemie-Grundwasser zu rechnen. Eine Beeinträchtigung wasserwirtschaftlicher Interessen oder bestehender fremder Rechte ist dadurch nicht gegeben.

<u>Einwendung:</u> Die Projektwerberin hat auf eigene Kosten land- und forstwirtschaftlich genutzte Grundstücke und Kulturen, Bauwerke, Drainagen, Quellen, Brunnen, Grenzen udgl., sofern diese vom Projekt direkt oder indirekt betroffen sind, einer Beweissicherung durch einen Sachverständigen vor Baubeginn des Projekts zu unterziehen. Diese Beweissicherungsgutachten sind den betroffenen Grundeigentümern zur Verfügung zu stellen.

Aus Anlass der Errichtung des gegenständlichen Projektes etwa beschädigte Anlagen wie Brunnen, Drainagen, Wege, Brücken, Zäune, Gebäude, Grenzsteine udgl., sind von der Projektwerberin unverzüglich wieder in den ursprünglichen Zustand zu versetzen bzw. ist deren Funktionalität im selben Um- fang wie vor dem Bau auch weiterhin zu gewährleisten. Die betroffenen Grundeigentümer und Bewirtschafter sind diesbezüglich vollkommen schad- und klaglos zu halten. In diesem Zusammenhang sind der Projektwerberin angemessene Beobachtungszeiträume aufzutragen. Ist eine unverzügliche Herstellung des ursprünglichen Zustandes aufgrund der Erheblichkeit des Schadens nicht möglich, so ist zumindest vorerst eine Ersatzleitung bzw. -einrichtung sicherzustellen. Bei Wasserversorgungsanlagen ist eine Beweissicherung sowohl für die Wassermenge als auch für die Wasserqualität durchzuführen.

Hinsichtlich der Sicherstellung der oben genannten Rechte sowie der Gewährleistung der Funktionalität der oben angeführten Anlagen soll der Projektwerberin weiters aufgetragen werden, dass sie diesbezüglich schon vor Baubeginn die notwendigen servitutsrechtlichen Regelungen mit den jeweiligen Grundeigentümern zu treffen hat.

Grundsätzlich ist keine mehr als geringfügige Beeinträchtigung des Grundwassers zu erwarten. Ein entsprechendes Monitoring zur Objektivierung ist trotzdem vorgesehen.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Thematisiert werden die Emissionen der Bauphase. Diese werden in Kapitel 7 ausführlich behandelt. Immissionsgrenzwerte des IG-L sollen vor den Auswirkungen von Luftschadstoffemissionen bei lebenslanger Exposition schützen. Bei kurzzeitigen Ereignissen (Baustellen) haben daher Maßnahmen zur Vermeidung von Emissionen nach dem Stand der Technik oberste Priorität.

In der Bauphase sind umfangreiche Staubminderungsmaßnahmen schon im Projekt vorgesehen sowie durch Auflagen fixiert. (Unterpunkt 7.4 im Kapitel über die Bauphase). So ist beispielsweise bei Fahrwegen ohne staubfreien Belag eine Emissionsminderung durch automatische Beregnung vorzusehen.

Um die Emissionen durch Transportfahrten und Baumaschinen gering zu halten, werden Fahrzeuge Baumaschinen eingesetzt, die aktuellen Emissionsstandards entsprechen.

Während der Bauphase sind als Beweissicherung kontinuierlichen Luftgütemessungen durchzuführen. Bei baustellenbedingten Überschreitungen eines Schwellenwertes werden umgehend Maßnahmen zur Reduktion der Staubemissionen getroffen.

Naturschutz

Bei der Ausweisung von ökologischen Ausgleichsflächen soll die bisherige Bewirtschaftungsform der betroffenen Grundstücke sowie die Bewirtschaftung der an diese Ausgleichsflächen angrenzenden Grundstücke berücksichtigt werden. Des Weiteren ist bei der Ausweisung ökologischer Ausgleichsflächen darauf zu achten, dass eine nachhaltige negative Beeinträchtigung land- und forstwirtschaftlich genutzter Grundstücke nicht gegeben ist. Diese Flächen sind jedenfalls so anzulegen, dass negative Auswirkungen auf Nachbargrundstücke durch Beschattung, Verunkrautung, Vernässung usw. ausgeschlossen werden können. Sollte es trotzdem zu negativen Auswirkungen kommen, sind diese konkret darzustellen und entsprechend abzugelten.

Eine Zerstückelung wertvoller land- und forstwirtschaftlicher Grundstücke durch die Ausweisung öko-

logischer Ausgleichsflächen sollte jedenfalls hintangehalten werden. Primär sollten die verbleibenden Restgrundstücke, welche unter Berücksichtigung ihrer bisherigen Verwendung nicht mehr zweckmäßig nutzbar sind, als ökologische Ausgleichsflächen herangezogen werden.

Stellungnahme zu dieser Einwendung seitens der Einreichplanerin:
Die Lage der ökologischen Ausgleichsflächen wurde unter dem Gesichtspunkt der größtmöglichen Wirksamkeit der auf den Ausgleichsflächen umzusetzenden Maßnahmen sowie in Hinblick auf eine günstige Lage zu den Eingriffsbereichen ausgewählt. Es wurden bevorzugt Rest- und Zwickelflächen, insbesondere im Nahbereich der Kainach, vorgeschlagen.

Lt. zugehöriger Antwort der Konsenswerberin wurde dem ggst. Anbringen so gut als möglich Rechnung getragen. Prämisse der projektintegralen bzw. Kompensationsmaßnahmen ist jedoch deren Wirksamkeit in Anbetracht der jeweiligen Eingriffe.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 9) Generell müssen Querungen der Autostraße in vertretbaren Abständen mittels Über- oder Unterführungen gewährleistet sein. Diese Über- bzw. Unterführungen sind so auszugestalten, dass diese für Fahrzeuge aller Art und für landwirtschaftliche Maschinen und Geräte - technischer Fortschritt ist zu berücksichtigen - ausreichend dimensioniert sind. Insbesondere zu beachten sind hier die Situationen im Bereich des Muggaubaches und in Hallersdorf. Bei der Querung im Bereich des Muggaubaches ist zumindest eine reibungslose Befahrung mit einem Mähdrescher sicherzustellen und in Hallersdorf ist eine Feuerwehrauffahrt auf die B70 Neu zu errichten.

<u>Fachplaner Frisch:</u>
Mit der Muggaubachquerung und der Überführung Hallersdorf ergeben sich Querungsmöglichkeiten im Abstand von ca. 1,3 km. Die Überführung Hallersdorf weist eine Straßenbreite auf der Brücke von 4,5 m auf und hat nach oben, da es sich um eine Überführung handelt, keine Einschränkung.

Bei der Muggaubachbrücke wird sowohl die Gemeindestraße (Stiberweg) als auch ein Feldweg (Verlängerung Lindenstraße) unter der B70 Neu hindurchgeführt. Die Durchfahrtshöhe im Bereich der Gemeindestraße beträgt 4,09 bis 4,3 m, wobei die 4,09 m im Randbereich auftreten. Im Bereich des Feldweges beträgt die Durchfahrtshöhe 4,19 bis 4,33 m. Dies macht eine Durchfahrt für Fahrzeuge der Feuerwehr, herkömmliche landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge bzw. Mähdrescher und Lastkraftwagen gut möglich. Bzgl. einer Notzufahrt für Blaulicht Organisationen im Bereich der Überführung Hallersdorf wurde dieses Anliegen von der Gemeinde Söding-St. Johann nach Einreichung des vorliegenden Projektes vorgebracht. Die technische Umsetzbarkeit wurde überprüft und für machbar befunden, sodass prinzipiell eine Notzufahrt für Blaulicht Organisationen von der Gemeindestraße auf die B70 Neu im Bereich der Überführung Hallersdorf realisiert werden kann.

Aus fachlicher Sicht sind die Ausführungen des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.
Punkt 2) (lfd. Nr. 9) Die Zufahrten zu den Grundstücken sind weiterhin jederzeit, uneingeschränkt und ohne größeren Aufwand sicherzustellen. Umwege sollen möglichst vermieden werden. In diesem Zusammenhang soll auch der Aspekt des Umweltschutzes berücksichtigt werden, denn künstlich geschaffene Umwege bedeuten eine höhere Schadstoffemission. In diesem Sinne ist entlang der B70

Neu ein asphaltierter Begleitweg mit einer Breite von 4,50 m von der Querungsmöglichkeit in Hallersdorf bis zur Autobahnauffahrt im Rahmen des Projekts zu errichten.

Fachplaner Frisch:

Es ist in der Planung vorgesehen, dass auch nach Realisierung des Projektes sämtliche Grundstücke über 3 m breite begrünte bzw. geschotterte Wartungswege erreichbar bleiben. Im Zuge eines geplanten Flurbereinigungsverfahrens kann auch auf eine Optimierung der Anreisewege eingegangen werden.

Im Projekt ist derzeit vorgesehen, dass das durch die Trasse der B70 Neu unterbrochene Gemeindestraßennetz wieder zusammengeschlossen wird. Neuanlagen von Gemeindestraßen sind daher nur aus o.a. Grund geplant bzw. existiert mit der Errichtung der Nebenwege B und C eine relativ direkte Verbindung zwischen der Überführung Hallersdorf und dem zukünftigen Niveaufreien Anschluss an den Autobahnzubringer.

Entsprechend der RVS 03.03.81 „Ländliche Straßen und Güterwege" werden diese aufgrund der bestehenden bzw. prognostizierten Verkehrsbelastungen der Kategorie Ländliche Straßen mit größerer Verkehrsbedeutung und Wirtschaftswege für Fahrzeuge mit größerem Breitenbedarf zugeordnet. Daraus ergeben sich die gewählten Querschnittsbreiten.

Die bestehenden Gemeindestraßen in diesem Abschnitt weisen eine Fahrbahnbreite von ca. 3,0 bis 3,5 m auf. Dies entspricht dem Regelquerschnitt L3 bzw. L4 der o.a. RVS 03.03.81„Ländliche Straßen und Wege".

Im Projekt wird für die Neuanlage von Nebenwegen der Regelquerschnitt L5 (Fahrbahnbreite 4,0 m + 2 x 0,5 m Bankett) gewählt, was der Kategorie Ländliche Straßen mit größerer Verkehrsbedeutung und Wirtschaftswege für Fahrzeuge mit größerem Breitenbedarf entspricht.

Die gewählte Fahrbahnbreite für die geplanten Begleitstraßen erfüllen die technischen Vorgaben gemäß den Vorgaben der RVS 03.03.81 „Ländliche Straßen und Wege", wie nachvollziehbar und plausibel vom Fachplaner in der ggst. Erläuterung beschrieben. Weiters können zum Beispiel die vorgesehenen Knotenpunkte als Ausweichen von den Verkehrsteilnehmern genutzt werden.

Wasserbautechnik

Aus wasserbautechnischer Sicht wird das vorgelegte Projekt auf mögliche Auswirkungen beurteilt. Die Beurteilung eines Hochwasserschutzes und allenfalls mögliche Auswirkungen sind nicht Aufgabe des wasserbautechnischen ASV im ggst. Verfahren.

Die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit der Durchlässe ist Aufgabe der Konsensinhaberin und ist als Projektinhalt zu betrachten.

Wildökologie

„Bedingt durch den Trassenverlauf der Autostraße ist mit einer Trennwirkung für das Wild zu rechnen. Um dies hintanzuhalten sind unter Einbindung der örtlichen Jägerschaft, selbstverständlich auf Kosten der Projektwerberin, geeignete Wildwechselmöglichkeiten vorzusehen".

Dazu wurden von Seiten der Projektwerberin folgende Ausführungen gemacht:

Bei der Ausarbeitung des Fachberichtes „Wildökologie" wurde die örtliche Jägerschaft miteinbezogen. Zur Vermeidung von Wildunfällen wird die Trasse auf ihrer gesamten Länge - dort, wo keine Lärmschutzwände vorhanden sind - gezäunt. Ungehinderte, für die vorkommenden Wildarten ausreichend groß dimensionierte Querungsmöglichkeiten sind vorhanden. Durch diese Maßnahmen werden einerseits Individuenverluste durch Kollisionen auf der Straße vermieden, andererseits bleiben Wanderkorridore erhalten.

Die befürchtete Trennwirkung ist durchaus gegeben, lässt sich aber bei derartigen Straßenbauprojekten grundsätzlich kaum vermeiden. Die vorgesehene Zäunung ist aus wildökologischer Sicht notwendig, um die Sicherheit der Wildtiere und der Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Das Thema Durchlässe wurde in angemessener Form (RVS konform) berücksichtigt und gemeinsam mit dem ASV erweitert. Inhaltlich wird auf das Fachgutachten verwiesen.

Das Schreiben der Land- und Forstwirtschaftskammer vom 28.04.2021 wird als Stellungnahme iSd. § 9 UVP-G 2000 gewertet, eine Parteistellung iSd § 19 UVP-G 2000 ist daraus nicht ersichtlich.

HR Dkfm. Mag. Heinz Kürzl für die Bürgerinitiative „B70 Kainachnah - mit uns nicht machbar" (OZ 46 und OZ 89 sowie OZ 198):

Exkurs zur Bürgerinitiative:

Rechtsgrundlagen:

- §§ 9, 19 Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 i.d.F. BGBl. I Nr. 80/2018

Die gemäß §§ 9 bzw. 9a UVP-G 2000 erforderliche öffentliche Auflage erfolgte mittels Edikt vom 22.03.2021 (OZ 18). Die darin festgelegte Stellungnahmefrist endete am 07.05.2021.

Gemäß § 9 Abs. 5 UVP-G 2000 kann jedermann innerhalb der vorstehend genannten Auflagefrist zum Vorhaben und zur Umweltverträglichkeitserklärung eine schriftliche Stellungnahme an die Behörde abgeben.

Entgegen des eindeutigen Gesetzeswortlautes in § 19 Abs. 2 UVP-G 2000, welcher Bürgerinitiativen Beteiligtenstellung mit dem Recht auf Akteneinsicht in vereinfachten Genehmigungsverfahren einräumt, haben laut Ansicht des Verwaltungsgerichtshofes (VwGH 27.09.2018, 2015/06/0008) Bürgerinitiativen gemäß § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 auch im vereinfachten Verfahren Parteistellung.

So kommt der VwGH in vorstehend zitiertem Erkenntnis zusammenfassend zu folgendem Ergebnis: „Belastendes nationales Recht, das in einer konkreten Konstellation im Widerspruch zu (unmittelbar anwendbarem) Unionsrecht steht, wird nur in jenem Ausmaß verdrängt, das gerade noch hinreicht, um einen unionsrechtskonformen Zustand herbeizuführen (vgl. VwGH 10.02.2016, 2015/15/0001, mwN). Daraus ergibt sich, dass die Formulierung in § 19 Abs. 1 Z 6 UVP-G 2000 „ausgenommen im vereinfachten Verfahren (Abs. 2)", § 19 Abs. 2 leg cit als Ganzes und die Formulierung in § 19 Abs. 4 „oder als Beteiligte (Abs. 2)" unangewendet zu bleiben haben.

Daraus folgt, dass im gegenständlichen Fall eine Bürgerinitiative, wenn sie sich den Anforderungen des § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 nach rechtmäßig konstituiert hat und rechtzeitig eine Stellungnahme im Sinne des § 9 Abs. 5 UVP-G 2000 abgegeben hat, Parteistellung im Verfahren hat.

Anmerkung: Die UVP-G Novelle 2023 (BGBl. I Nr. 26/2023) hat die gesetzliche Anpassung an die VwGH-Judikatur in Bezug auf die Parteistellung von Bürgerinitiativen beinhaltet. Das ist aber für das gegenständliche Verfahren unerheblich, vgl. §§ 19 bzw. 46 Abs. 29 UVP-G 2000.

Die hier anzuwendenden Rechtsvorschriften des UVP-G 2000 für Bürgerinitiativen lauten:

§ 19 Abs. 4 UVP-G 2000: Eine Stellungnahme gemäß § 9 Abs. 5 kann durch Eintragung in eine Unterschriftenliste unterstützt werden, wobei Name, Anschrift und Geburtsdatum anzugeben und die datierte Unterschrift beizufügen ist. Die Unterschriftenliste ist gleichzeitig mit der Stellungnahme einzubringen. Wurde eine Stellungnahme von mindestens 200 Personen, die zum Zeitpunkt der Unterstützung in der Standortgemeinde oder in einer an diese unmittelbar angrenzenden Gemeinde für Gemeinderatswahlen wahlberechtigt waren, unterstützt, dann nimmt diese Personengruppe (Bürgerinitiative) am Verfahren zur Erteilung der Genehmigung für das Vorhaben und nach § 20 als Partei oder als Beteiligte (Abs. 2) teil. Als Partei ist sie berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen und Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht und Revision an den Verwaltungsgerichtshof sowie Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof zu erheben.

§ 19 Abs. 5 UVP-G 2000: Vertreter/in der Bürgerinitiative ist die in der Unterschriftenliste als solche bezeichnete Person, mangels einer solchen Bezeichnung die in der Unterschriftenliste an erster Stelle genannte Person. Der Vertreter/die Vertreterin ist auch Zustellungsbevollmächtigter gemäß § 9 Abs. 1 des Zustellgesetzes, BGBl. Nr. 200/1982. Scheidet der Vertreter/die Vertreterin aus, so gilt als Vertreter/in der Bürgerinitiative die in der Unterschriftenliste jeweils nächstgereihte Person. Der Vertreter/die Vertreterin kann mittels schriftlicher Erklärung an die Behörde durch eine/n andere/n ersetzt werden. Eine solche Erklärung bedarf der Unterschrift der Mehrheit der Bürgerinitiative.

Um zum Kreise der vom Gesetz geforderten mindestens 200 Personen zu gehören, muss also jeder dieser Personen, sich in eine Unterschriftenliste eintragen und dabei Name, Anschrift, Geburtsdatum sowie die datierte Unterschrift einschreiben. Weiters ist eine Person nur dann zum Kreise der zulässigen Unterstützer zu zählen, wenn diese entweder in der Standortgemeinde des Vorhabens oder in einer an diese unmittelbar angrenzenden Gemeinde, für Gemeinderatswahlen, zum Zeitpunkt der Abgabe der Unterstützungserklärung, wahlberechtigt war.

Die Unterschriftenliste ist gleichzeitig mit der Stellungnahme einzubringen, wobei hier laut Judikatur (z.B. VfGH 14.12.2006, V14/06, VwGH 06.07.2010, 2008/05/0115) und Literatur (z.B. *Ennöckl/Raschauer/Bergthaler,* UVP-G³ § 19 Rz 81) ein strenger Beurteilungsmaßstab an die Zulässigkeit anzulegen ist.

„In Fortsetzung dieser Überlegungen hielt der Verfassungsgerichtshof in seinem Beschluss vom 14.12.2006, V14/06 (A 5 Nordautobahn - Rosa Igel), fest, „dass die Einräumung weit reichender Verfahrens- sowie Rechtsmittelbefugnisse einschließlich der Legitimation zur Anrufung der Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts für eine juristische Konstruktion, nämlich für eine vom Gesetzgeber sog. 'Bürgerinitiative' gebietet, dass das Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen einer Parteistellung oder Antragslegitimation iSd §§ 19 Abs. 4 und 24 Abs. 11 UVP-G 2000 genau zu prüfen ist. Es handelt sich bei der gesetzlichen Regelung jener Voraussetzungen nicht um bloße Form- oder Ordnungsvorschriften, deren geringfügige Missachtung zugunsten der Existenz und Mitwirkung kleinerer Gruppen am Umweltverträglichkeitsverfahren hingenommen werden müsste. Vielmehr werden unter der Bezeichnung 'Bürgerinitiative' vom Gesetzgeber Kollektivgebilde mit minimalem

Organisationsgrad (vgl. § 19 Abs. 5 UVP-G 2000 über den Vertreter der Bürgerinitiative und dessen Ersetzung mittels schriftlicher Erklärung der Mehrheit der Mitglieder der Bürgerinitiative) mit der Parteistellung in äußerst komplexen (Verwaltungs-)Verfahren ausgezeichnet, die der schwierigen Klarstellung der Umweltauswirkungen von Großprojekten ebenso wie dem rechtsstaatlichen Rechtsschutz (auch in Gestalt der Antragstellung vor dem Verfassungsgerichtshof gemäß § 24 Abs. 11 UVP-G 2000) dienen sollen (vgl. zur verfassungsrechtlich an sich unbedenklichen Ausstattung einer derartigen Personenmehrheit mit subjektiven öffentlichen Rechten VfSlg. 17.389/2004, 938 ff.). Fehler bei der Einbringung der Bürgerinitiative belasten unter Umständen das gesamte nachfolgende Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren mit Rechtswidrigkeit.

Demgemäß ist für das Vorliegen einer 'Bürgerinitiative' als nach § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 berechtigter Personenmehrheit notwendig, dass die physischen Personen, welche nachfolgend als 'Bürgerinitiative' einschreiten, eine gleichgerichtete Interessenstruktur (vgl. § 24c Abs. 5 Z 2 UVP-G 2000) in Bezug auf den Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung aufweisen".

Die Bürgerinitiative **„B70 Kainachnah - mit uns nicht machbar"** hat am 03.05.2021 und somit rechtzeitig im Sinne der Auflagefrist ihre Stellungnahme (OZ 90) persönlich bei der UVP Behörde eingereicht. Es galt nun die vorgelegten Unterlagen (Stellungnahme/Unterschriftenliste) zu prüfen.
So kann anfangs festgestellt werden, dass Herr **HR Dkfm. Mag. Heinz Kürzl**, Dietenberg 49, 8563 Ligist, als Vertreter der Bürgerinitiative im Sinne des § 19 Abs. 5 UVP-G 2000 auftritt. Er ist somit auch Zustellungsbevollmächtigter gemäß § 9 Abs. 1 des Zustellgesetzes.
Die Stellungnahme (OZ 90) wurde in einem Ordner eingereicht und führte deren behördliche Überprüfung zu folgendem Ergebnis:

Der Gemeinde obliegt gemäß § 1 Abs. 2 Wählerevidenzgesetz (WEviG) die Führung der Wählerevidenz. Die Behörde hat in weiterer Folge an die Gemeinden Ligist (OZ 156) 188 und Söding-St. Johann (OZ 157) 225 Unterstützungserklärungen aus der Bürgerinitiative zum Abgleich mit der Wählerevidenz übermittelt.

Gemäß Art 22 Bundesverfassungsgesetz (B-VG) in Verbindung mit § 55 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetzes (AVG) ersuchte die Behörde die Gemeinden höflichst, einen **Abgleich der übermittelten Unterstützungserklärungen aus der Gemeinde Ligist bzw. Söding-Sankt Johann mit der Wählerevidenz für die Gemeinderatswahlen zum Stichtag 01.04.2021 (Datum der Stellungnahme) durchzuführen**.

Die Gemeinde Ligist hat am 04.05.2023 das Evaluierungsergebnis (OZ 160) an die Behörde zurückgemeldet, die Gemeinde Söding-St. Johann hat das Evaluierungsergebnis am 22.05.2023 (OZ 161) zurückgemeldet. Aus beiden Rückmeldungen wurden mehr als die 200 erforderlichen Unterstützungserklärungen durch Einträge in die Wählerevidenz bestätigt, sodass die Befassung weiterer Gemeinden im Sinne der Verfahrensökonomie entfallen konnte.

Aus Sicht der erkennenden Behörde kamen mehr als die erforderlichen 200 gültigen Unterstützungserklärungen zusammen. Die Bürgerinitiative hat sich durch Einbringung der Stellungnahme (OZ 90) mit mehr als 200 Unterstützungserklärungen daher gemäß § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 rechtmäßig konstituiert.

Boden und Landwirtschaft

Dr. Scholler:

„Punkt drei: Trasse zerschneidet wertvolles Ackerland! Kein Konsens mit den Bauern!“
Es ist richtig, dass hier die Umfahrungsstraße durch fruchtbares Ackerland führt und Flächen zerschneidet. Der Variantenvergleich bzw. die Planung haben ergeben, dass dies insgesamt unter Zusammenschau aller Aspekte die beste Variante ergibt. Die dauerhaft versiegelten Flächen sind ein eindeutig negativer Beitrag hinsichtlich der Bodenversiegelung in Österreich. Allerdings sind die Belastungen des Verkehrs, die derzeit im untergeordneten Straßennetz mit deutlich erhöhten Immissionen vorhanden sind und auf diesen Lückenschluss verlagert werden sollen, in eine Bewertung miteinzubeziehen, sodass unter Berücksichtigung von Entlastung und Belastung sowie der Gesamtfläche eine Auswirkung verbleibt, die insgesamt mit geringfügig zu bewerten ist. Die finanziellen Auswirkungen sind im UVP-Verfahren nicht zu berücksichtigen und muss hier auf das Zivilrecht verwiesen werden. Dies betrifft auch die Frage der Bio-Zertifizierung.

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: wertvollstes Ackerland wird durchschnitten; Biozertifizierung fraglich; Immissionen durch Feinstaub und Stickoxide; 5 ha Flächenversiegelung sind unzumutbar.

Stellungnahme:
Es werden 10,5 ha landwirtschaftliche Flächen (davon 9,9 ha Ackerland) durch das Vorhaben verbraucht. Wie im Gutachten dargelegt und in unterschiedlichen Datengrundlagen ersichtlich (digitaler Atlas des Landes Steiermark, elektronische österreichische Bodenkarte, eBod), führt die Trasse über- wiegend durch mittelwertiges Ackerland, teilweise durch geringwertiges Ackerland und nur vereinzelt durch hochwertiges Ackerland. Bodenverbessernde Maßnahmen für landwirtschaftliche Flächen im Umfeld sind vorgesehen.

Die Versiegelung und der Verlust von 5 ha Boden ist vor dem Hintergrund der gesamten land- und forstwirtschaftlich genutzten Fläche in den Umlandgemeinden (9.600 ha) und dem Verlust von jährlich 57 ha in diesem Gebiet (Durchschnitt 1990 - 2010) als geringfügig zu bewerten. Generell steht ein Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht entgegen. Darüber hinaus wurden die erwartbaren Immissionen in der UVE bewertet und als vernachlässigbar erkannt. Hinzu kommt, dass es an anderer Stelle zu einer Verkehrsentlastung kommt, so dass dort die Immissionen zurückgehen werden. Für die Immissionssituation durch Streusalz (Winterdienst) ist ein Monitoring vorgesehen.

Geologie/Geotechnik, Hydrogeologie

Die Starkregenereignisse der letzten Wochen mit den massiven Auswirkungen auf die Steiermark haben gezeigt, dass der Klimawandel angekommen ist, und sämtliche bisher getroffenen Annahmen nicht mehr Gültigkeit haben. Aufgrund der zu erwartenden massiven Auswirkungen der Straße auf die Wassersituation im Mittleren Kainachtal (Grundwasser und Hochwasserabflussbereiche) muss bei einem Projekt dieser Größenordnung die neue Realität der Starkregenereignisse berücksichtigt werden. Das Projektgebiet befindet sich nahezu vollständig im Hochwasserabflussgebiet. Für die Errichtung und Abänderung von Anlagen innerhalb der Grenzen des Hochwasserabflusses ist gemäß § 38 WRG eine wasserrechtliche Bewilligung erforderlich. Im UVP-Verfahren hat die Behörde daher die Genehmigungsvoraussetzungen des § 38 WRG besonders zu prüfen und zu berücksichtigen. Eine

Genehmigung darf nur erteilt werden, wenn weder öffentliche Interessen beeinträchtigt noch fremde Rechte verletzt werden. Das gegenständliche Projekt beeinträchtigt wie ausgeführt das öffentliche Interesse am Hochwasserschutz. Eine Genehmigung kann allenfalls unter Vorschreibung von Auflagen zum Hochwasserschutz erfolgen.

Die Straßenentwässerungen entsprechen dem Stand der Technik gemäß RVS 04.04.11. Es darf für weitere Ausführungen auf das Fachgutachten des Amtssachverständigen für Entwässerungstechnik verwiesen werden. Die höchst belasteten Wässer können auch im Rahmen eines intensiven Niederschlagsereignisses nach dem Stand der Technik versickert werden. Es sind daher keine negativen qualitativen Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten.

Das Projekt geht von mehr als 15. 000 KFZ/24 h aus. Damit sind die befestigten Flächen eindeutig dem Flächentyp F4 der ÖWAV-Regelblätter 35 und 45 zuzuordnen, wobei eine flächige Ableitung der Oberflächenwässer bei diesem KFZ-Aufkommen nicht zulässig ist. Es wird um Klarstellung ersucht, wie die für die Reinigung der Straßenwässer notwendigen Flächen im Projekt berücksichtigt wurden und welches Ausmaß sie haben werden. Diese Flächen werden dauerhaft einer landwirtschaftlichen Nutzung entzogen. Es wird um Klarstellung ersucht, ob diese Flächen im angeführten 16 ha Bodenbedarf enthalten sind.

Das Projekt geht von mehr als 15.000 KFZ/24 h aus und damit ist für Straßen mit einer Jahresdurchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (JDTV) von über 15.000 KFZ/24 h die RVS 04.04.11 „Gewässerschutz an Straßen“ und nicht das ÖWAV Regelblatt 45 anzuwenden. Die Straßenwässer, welche über die Dammschulter flächig versickern, sind gemäß RVS 04.04.11 dem Stand der Technik über humusierte Mulden zu versickern. Die Wässer, welche über die Gewässerschutzanlage GBK Nord, der Bodenfiltermulde „B70 Neu“ und der Bodenfiltermulde „B70 Alt“ werden direkt in die Kainach geleitet. Diese haben demnach keine Relevanz für den Grundwasserkörper.

Landschaft, Sach- und Kulturgüter

„Erholungsgebiet entlang der Kainach beeinträchtigt! Zwischen Hallersdorf (Kainachbrücke) und Mooskirchen hat sich entlang der Kainach ein Erholungs- und Freizeitgebiet entwickelt, das von vielen Bewohnern im mittleren Kainachtal als Spazier-, Wander-, Jogging- und Reitgebiet entlang beider Kainachufer intensiv genutzt wird. Lärm und Schadstoffe (Abgase) durch den unmittelbar kainachnahen Verkehr würden diesen Abschnitt - und somit die Freizeitinteressen des Umlandes - massiv beeinträchtigen“.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Naherholungsraum entlang der Kainach werden im Fachgutachten behandelt, wobei die vorhandenen Erholungsinfrastrukturen aufrecht bleiben, jedoch der Erholungswert des Bereichs deutlich gemindert wird. Im Detail wird auf die Ausführungen in Kap. 3.3 des Fachgutachtens verwiesen. Hinsichtlich der Belastung mit Lärm und Schadstoffen wird auf die jeweiligen Fachbereiche verwiesen.

Im Punkt 4.1.4 "Landschaftsbild" wird zwar vermerkt, dass die Trasse als Fremdkörper im Landschaftsbild gesehen werden wird, dies aber durch Maßnahmen abgemildert wird. Im Projekt werden keine nachvollziehbaren und objektiven Gründe genannt, wie man zu dieser Aussage kommt. Die Brücke über die Eisenbahntrasse in 9 m Höhe und die langen Lärmschutzwände, verstärkt durch die Dammlage der geplanten Straße, können durch keine Maßnahmen kompensiert werden. Sie werden

das Landschaftsbild des Kainachtales, welches durch Landwirtschaft geprägt ist, für immer verändern und als störend empfunden werden.

Die Einwendung bezieht sich offensichtlich auf die Kurzzusammenfassung der UVE. Für den Themenbereich wirksame Maßnahmen sind im Detail in Kap. 6.2 des Fachberichts Landschaftsbild der UVE-Unterlagen (Einlage II.25), als auch im Fachgutachten Landschaft (Kap. 4) dargestellt. Die vorgesehenen Maßnahmenpakete werden die Auswirkungen des Vorhabens zwar mildern und für eine bessere Integration ins Landschaftsbild sorgen, sind jedoch nicht in der Lage, diese (insb. hinsichtlich Zerschneidung, Störung des Raumgefüges, sowie Erholungswert) vollständig zu kompensieren, sodass merkbar nachteilige Auswirkungen die Folge sind. Es wird im Detail auf Kap. 3.3 des Fachgutachtens verwiesen.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Wesentlichstes Beurteilungskriterium ist die Einhaltung der Vorgaben des IG-L bezüglich des Schutzes der menschlichen Gesundheit. Dafür sind die strengsten Grenzwerte vorgesehen. Dies betrifft vornehmlich Bereiche, in denen sich Menschen durchgehend aufhalten (können) (Wohngebiete). Im Projektgebiet werden durch vorhabensbedingte Emissionen keine Beurteilungswerte verletzt. Grenzwerte für landwirtschaftliche (einjährige) Kulturen werden nicht gesondert festgelegt.

Zwar steigt bei höherer Geschwindigkeit der Treibstoffverbrauch und die Emissionen von Luftschadstoffen, allerdings ist dieser Schluss nur unter der Voraussetzung gültig, wenn sich auch die Verkehrs-situation nicht ändert. Die Emissionen der PKWs und LKWs nehmen mit höheren Geschwindigkeiten also nicht zwingend zu. Durch die Verflüssigung des Verkehrs und der damit verbundenen verbrauchs- ärmeren Fahrweise kommt es auf der Umfahrungsstraße zu niedrigeren Emissionen je Fahrzeugkilometer.

Die mit dem Verkehr auf der ausgebauten B70 emittierten Luftschadstoffe haben für den Raum Graz keine Relevanz. Wie der Vergleich der Emissionen zwischen Nullvariante und Umsetzung zeigt, ist bei den meisten Schadstoffen mit einer Verringerung der Gesamtemissionen zu rechnen. Dies ist zwar nicht auf den Ausbau, sondern auf die Verbesserung der Motorentechnik zurückzuführen. CO_2 ist kein Luft-schadstoff im Sinne des IG-L. Der Ort der Freisetzung ist bei Treibhausgasen weitgehend bedeutungs-los. Hier geht es um die Bilanzierung der Gesamtemissionen. Die Umsetzung von Plänen und Programmen zur Reduktion der Gesamtemissionen an Treibhausgasen kann nicht auf die Umsetzung konkreter Projekte übergewälzt werden. Dafür ist die Anpassung der gesetzlichen Rahmenbedingungen erforderlich, die dann wiederum auf konkrete Projekte wirken.

Die strengsten Kriterien zur Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen sind die Beurteilungswerte für ein Jahr (NO_2-Jahresmittelwert, $PM_{2.5}$-Jahresmittelwert, Anzahl der PM_{10}-Überschreitungstage pro Jahr). Im unmittelbaren Nahbereich zur Straße in einer Entfernung von rund 40 m zur Trassenachse der geplanten B70 sind jahresdurchschnittliche Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 7 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ für die Betriebsphase im Jahr 2022 zu erwarten. Je später die Inbetriebnahme erfolgen wird, desto geringer wird auch der projektbedingte Immissionsbeitrag. Für die Betriebsphase im Jahr 2030 sind Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 3 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ zu erwarten. Für beide Betriebsphasen wird der IG-L Grenzwert für NO_2 eingehalten.

Naturschutz

Ökologie am Flussufer gestört!

Der Uferbereich der Kainach ist im intensiv agrarisch genutzten Kainachtal das letzte noch verbliebene Rückzugsgebiet (Deckung, Brut und Kinderstube) für viele Wildtiere, die durch die kainachnahe Trasse massiv beeinträchtigt werden. Wir ersuchen, die Frage des Wildzaunes und der Durchlässigkeit der Trasse für Wildtiere sicher zu stellen.

Stellungnahme zu dieser Einwendung seitens der Einreichplanerin:
Negative Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf Tiere und Pflanzen während der Bau- und Betriebsphase werden durch die Umsetzung einer Vielzahl von Maßnahmen hintenan gehalten.
Zum einen werden Maßnahmen gesetzt, die die vorhandene Tier- und Pflanzenwelt im Kainachtal schützen wie zum Beispiel das vorzeitige Absammeln von Individuen aus dem Baufeld, das Errichten von Sperrzäunen am Baustellenrand und Bauzeitregelungen. In der Betriebsphase werden Amphibienschutzleiteinrichtungen und Wildzäune errichtet, um Kollisionen mit Fahrzeugen zu verhindern.

Zum anderen steht der bestmögliche Erhalt von Lebensraumfunktionen im Vordergrund, dafür werden Nistkästen für Vögel und Fledermäuse angebracht, Alt- und Totbäume geschützt, vorhandene Leitstrukturen erhalten bzw. gefördert und neue Querungsmöglichkeiten für Tiere geschaffen.

Zum Ausgleich beanspruchter Lebensräume und zur Verbesserung der Lebensraumsituation werden neue Lebensräume geschaffen wie Wiesen/Grünlandbrachen, Obstbaumbestände, Hecken und flussbegleitende Wälder (siehe unten).

Zur Lebensraumwiederherstellung und Aufrechterhaltung der Leitstrukturfunktion im Zuge der Kainachverlegung erfolgt eine naturnahe Gewässergestaltung mit Gehölzpflanzungen entlang des Flusses bzw. Gehölz- und Wiesenpflanzungen auf Restflächen zwischen Straße und Kainach, um somit die Funktion des für zahlreiche Tiergruppen essentiell bedeutenden Wanderkorridors entlang der Kainach sicherzustellen und das Lebensraumpotential an der Kainach naturschutzfachlich aufzuwerten.

Gegenständlich ist auf die Stellungnahme des ASV zu OZ 033 bzw. auf die oa. Ausführungen der Konsenswerberin zu verweisen.

Zur ergänzenden Stellungnahme:
Im Punkt 4.5 „Tier, Pflanzen und Lebensräume“ wird auf die Verbote gemäß Stmk NSchG, der FFH-RL und der VS-RL hingewiesen.

Anmerkung des koordinierenden ASV: Die in der ergänzenden Einwendung angeführten Arten wurden im Fachgutachten des naturschutzfachlichen ASV behandelt und geringe oder mäßige verbleibende Auswirkungen durch das Projekt festgestellt.

Raumplanung

In der Kundmachung/Edikt 2021wird im Teil 11.7 Regionalentwicklung Seite 22 und 23 ausgeführt, dass gemäß Regionalem Entwicklungsprogramm (REPRO) weitere Zerschneidungen und Segmentierungen landwirtschaftlicher Vorrangzonen zu vermeiden bzw. diese zu sichern sind. Die Umsetzung des geplanten Projektes würde hier einen Zielkonflikt in Bezug auf das REPRO ergeben.

ASV DI Wieser führt in seiner Stellungnahme vom 31.08.2022, GZ.: ABT17-39009/2014-277 aus, dass die Trasse auch als freizuhaltender Planungskorridor („Straßenprojekte“) in das regionale

Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) aufgenommen wurde.

Aus überörtlicher Sicht überwiegt die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse für den weststeirischen Zentralraum die - trotz umfangreicher geplanter Ausgleichsmaßnahmen - lokal zu Beeinträchtigungen der Erholungswerte entlang der geplanten Trasse führen werden.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Umweltmedizin

Luftschadstoffe.
Bei Umsetzung der geplanten Umfahrung zwischen Mooskirchen und Krottendorf werden alle Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L eingehalten.

Siehe auch Beantwortung des Immissionstechnikers:
Bei Umsetzung der geplanten Umfahrung zwischen Mooskirchen und Krottendorf werden alle Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L eingehalten.

Für den Schadstoff NO_2 ist in Zukunft aufgrund der natürlichen Flottenerneuerung - unabhängig von der Umsetzung des Projektes - eine deutliche Reduktion der Belastung zu erwarten. Für den Schadstoff PM_{10} (Feinstaub) ergeben sich bei keinem Anrainer relevante Verschlechterungen. Durch den neuen Trassenverlauf sind jedoch bei einigen Anrainern relevante Verbesserungen der Luftgüte zu erwarten.
In der Gesamtbetrachtung ***profitieren deutlich mehr Anrainer von einer Verbesserung der Luftgüte, als Anrainer von einer Verschlechterung betroffen sind****.*

Die strengsten Kriterien zur Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen sind die Beurteilungswerte für ein Jahr (NO_2-Jahresmittelwert, $PM_{2.5}$-Jahresmittelwert, Anzahl der PM_{10}-Überschreitungstage pro Jahr). Im unmittelbaren Nahbereich zur Straße in einer Entfernung von rund 40 m zur Trassenachse der geplanten B70 sind jahresdurchschnittliche Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 7 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ für die Betriebsphase im Jahr 2022 zu erwarten. Je später die Inbetriebnahme erfolgen wird, desto geringer wird auch der projektbedingte Immissionsbeitrag. Für die Betriebsphase im Jahr 2030 sind Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 3 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ zu erwarten. Für beide Betriebsphasen wird der IG-L Grenzwert für NO_2 eingehalten.

Wesentlichstes Beurteilungskriterium ist die Einhaltung der Vorgaben des IG-L bezüglich des Schutzes der menschlichen Gesundheit. Dafür sind die strengsten Grenzwerte vorgesehen. Dies betrifft vornehmlich Bereiche, in denen sich Menschen durchgehend aufhalten (können) (Wohngebiete). Im Projekt- gebiet werden durch vorhabensbedingte Emissionen keine Beurteilungswerte verletzt.

Laut immissionstechnischen Gutachten kommt es durch die Verflüssigung des Verkehrs und der damit verbundenen verbrauchsärmeren Fahrweise zu niedrigeren Emissionen je Fahrzeugkilometer.

Wie der Vergleich der Emissionen zwischen Nullvariante und Umsetzung zeigt, ist bei den meisten Schadstoffen mit einer Verringerung der Gesamtemissionen zu rechnen. Dies ist zwar nicht auf den Ausbau, sondern auf die Verbesserung der Motorentechnik zurückzuführen.

CO_2 ist kein Luftschadstoff im Sinne des IG-L. Der Ort der Freisetzung ist bei Treibhausgasen weitgehend bedeutungslos. Hier geht es um die Bilanzierung der Gesamtemissionen.

Bedingt durch Lärmschutzmaßnahmen können die Richtwerte eingehalten werden. Bei Überschreitung von Richtwerten wurden Maßnahmen gefordert, siehe auch OZ 69, 70, 73 und 74.

Laut Schalltechniker der Konsenswerberin können die Belastungen der Siedlungsbereiche von Mooskirchen, Dietenberg, Hallersdorf, Bubendorf und Stögersdorf durch die Wirkung von Lärm mindernden Maßnahmen reduziert werden.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 14 und lfd. Nr. 24) Grundsätzlich ist zu bemerken, dass die Begründung für die neue Trasse auf Prognosen von ansteigendem Verkehrsaufkommen für die Zukunft beruht. Tatsache ist aber, dass die Zahlen derzeit stagnieren und in Zukunft sinken werden. Dies ist mit der abnehmenden Entwicklung des Individualverkehrs im Allgemeinen und auf die rückläufige Bevölkerungsentwicklung im Kernraum des Bezirks zurückzuführen. Durch den Bau der neuen Trasse würden nur etwa zwei Drittel des Verkehrsaufkommens auf die neue Trasse verlagert, circa ein Drittel des Gesamtverkehrsaufkommens verbleibt auf der alten B70, ohne dass entsprechende Maßnahmen zur Verbesserung der aktuellen Situation vorgesehen sind.

Durch eine umfassende Verkehrsertüchtigung des Bestandes der B70 könnte mit wesentlich geringeren Kosten in kurzer Zeit eine kreuzungsfreie Verbindung von Krottendorf zum Autobahnzubringer der A2 geschaffen werden. Bestehende Begleitwege könnten genutzt, erweitert, Hauszufahrten zusammengefasst und so die Verkehrssicherheit für die Anrainer sichergestellt werden.
Auch Lärmschutzmaßnahmen, Geh- und Radwege könnten endlich ausgebaut werden.

Fachplaner Hochkofler:

Im Prognosemodell wurde neben der Raumentwicklung in Hinblick auf Siedlungs-, Gewerbe- und Industriestandorte die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung berücksichtigt und für das Prognosejahr abgebildet. Daher ist die rückläufige Bevölkerungsentwicklung im Kernraum des Bezirks bis zum Prognosejahr entsprechend berücksichtigt.

Im Jahr 1982 wurde ein 4-spuriger Bestandsausbau mit beidseitigen Begleitstraßen untersucht. Diese Variante scheiterte am Widerstand der Bevölkerung und der Gemeindevertretungen. Im Jahr 1993 wurde daraufhin ein 2-spuriger Bestandsausbau untersucht. Dabei wurde sowohl ein Ausbau mit beidseitigen Begleitwegen als auch ein Ausbau mit einem einseitigen Geh- und Radweg und Lärmschutz in der Gemeinde Söding betrachtet. Dabei ergab sich, dass die erforderliche Leistungsfähigkeit der Straße mit einem 2-spurigen Ausbau nicht erreicht werden kann. Durch den Ausbau am Bestand ergaben sich Trennwirkungen, so dass die Umfeldverträglichkeit nicht erreicht werden konnte und diese Alternativen ausgeschieden wurden. Im Jahr 1996 wurde nochmals die Möglichkeit eines 2-streifigen Bestandsausbaus überprüft. Auch im Jahr 1996 konnte die erforderliche Betriebsgeschwindigkeit durch diesen Ausbau nicht erreicht werden. Außerdem würde es durch die erforderlichen Begleitwege und Lärmschutzmaßnahmen zu einem massiven optischen Eingriff in das Ortsbild führen und der Ort durch die Trasse zweigeteilt. Die Trennwirkung würde zu einer massiven Behinderung des landwirtschaftlichen Verkehrs sowie des Fußgängerverkehrs führen.

Da diese Problemfelder bei einem Ausbau am Bestand bestehen bleiben, wurde ein Bestandsausbau nach 1996 nicht mehr in Betracht gezogen.

Aus fachlicher Sicht sind die Erläuterungen der beiden Fachplaner nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.

Punkt 2) (lfd. Nr. 14) Der Zubringerverkehr aus der Region Dietenberg/Ligist, Grabenwarth und Stein-berg würde künftig in die Ortschaften Hallersdorf, Bubendorf, Stögersdorf Richtung Autobahnauffahrt verlagert. Dies würde dort zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen führen und zusätzlich Sicherheits-probleme erzeugen.

Fachplaner Hochkofler:

Der Zubringerverkehr zur A2 Süd Autobahn aus der Region Dietenberg/Ligist, Grabenwart und Stein-berg wird sich zum größten Teil auf die B70 Neu oder auf den nördlich der B70 Neu gelegenen Begleit- weg verlagern, da die Fahrzeit kürzer ist als über die Route Hallerdorf - Bubendorf - Stögersdorf. Auf der Route Hallersdorf - Bubendorf - Stögersdorf ist somit von keiner Verkehrszunahme und in weiterer Folge von keinen Sicherheitsproblemen auszugehen.

Das Verkehrsmodell, das als Einlage II.5.1. „Fachbericht Verkehr“ dem Einreichkonvolut beigelegt ist, umfasst neben den Hauptrouten ebenso Teile des niederrangigen Straßennetzes, wie die Ortsdurchfahrten Dietenberg, Hallersdorf und Stögersdorf, die südlich der B70 Neu liegen. Im Rahmen der Verkehrs-modellierung, die mit der Verkehrsplanungssoftware VISUM von PTV AG durchgeführt wurde (anerkannte Software), wurden die angeführten Routen in ihrer Charakteristik mitbetrachtet und daraus ergab sich keine Verkehrsverlagerung auf das ggst. niederrangige Straßennetz.
Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Zur ergänzenden Einwendung:
Im Punkt 2 "Alternative Lösungsmöglichkeiten" wird angeführt, dass der Variantenvergleich, und damit die Grundlage für das Projekt aus dem Jahre 2008 stammt und damit 15 Jahre alt ist. Für ein Projekt dieser Größe mit massiven Auswirkungen auf Menschen und die Umwelt erscheint es nicht zulässig, dass die Basis der Daten schon so alt ist. Damit entspricht das ganze Projekt nicht mehr den allgemein anerkannten Regeln der Technik und der Wissenschaft. Allein die geplante Verstärkung der Takte der parallel zur B70 verlaufenden GKB-Bahntrasse wird massive Auswirkungen auf den Pendlerverkehr haben. Weitere wichtige Einflüsse auf die Verkehrsströme, welche im Projekt nicht berücksichtigt wurden, sind:

- *Einführung des Klimatickets*
- *Hohe Spritpreise*
- *Verstärktes Home- Office*

Außerdem wird festgehalten, dass dem Variantenvergleich im Projekt viel zu wenig Beachtung geschenkt wurde. Variantenvergleiche wurde kaum Platz geboten und die negativen Auswirkungen werden im Schreiben ohne Konkretisierung heruntergespielt und gleichzeitig die positiven hervorgehoben. Auf Seite 6 des oben angeführten Schreibens wird vermerkt: „[...] Der Ausbau am Bestand stellt sich als nicht realisierbar dar, da die notwendigen Betriebsgeschwindigkeiten nicht erreicht werden können, die Trennwirkung der Straße sehr hoch wäre und die Ortsbilder massiv

negativ beeinflusst würden [...]". Eine klar ableitbare Begründung hierfür fehlt dem Projekt aber zur Gänze.

ASV Ortner: Die geplante Attraktivierung der GKB wurde im Prognosemodell entsprechend berücksichtigt und abgebildet.

Der Pendlerverkehr ist nur sehr gering abhängig vom Spritpreis, da das Mobilitätsbedürfnis großteils nicht geändert werden kann (Fallbeispiele Bedürfnis: Wohnen - Ausbildungsstätte/Wohnen - Arbeitsplatz).

Aus Erfahrung der Praxis (Analyse der Verkehrsdaten von ausgewählten Dauerzählstellen) ist die Wirkung vom Home-Office seit der Pandemiezeit rückläufig und nicht mehr signifikant für die Höhe der Verkehrsbelastung auf Landesstraßen.

Im Punkt 3 "Verkehr" sind folgende Annahmen für 2030 angeführt: 15.000 KFZ/24 h auf der geplanten Umfahrung plus 6.500 KFZ/24 h auf der verbleibenden "alten" B70. Dies ergibt ein prognostiziertes Gesamtverkehrsaufkommen von 21.500 KFZ/24 h. Ohne Bau der Umfahrung geht man von 17.400 KFZ/24 h aus. Das Projekt stellt also klar, dass durch den Bau der Umfahrungsstraße der Verkehr um 20% (oder 4.100 KFZ/24 h) zunehmen wird. Damit kann die geplante Straße nicht umweltverträglich sein. Mit Verwunderung wird festgehalten, dass im Technischen Bericht andere Zahlen angeführt sind. nämlich 16.700 KFZ/24 h auf der neuen Trasse und 8.100 KFZ/24 h auf der alten Trasse. Somit werden bei einem Projekt in verschiedenen Unterlagen unterschiedliche Zahlen angeführt.

ASV Ortner: Eine Steigerung der Verkehrsbelastung am Korridor „B70“ erfolgt unabhängig vom Ausbauzustand. Bei einem für die Wirtschaft unattraktivem Ausbau werden sich einige Ausbauten nicht einstellen und eine gewisse Abwanderung der Bevölkerung mit sich führen.

Unter 1.3 Gegenstand, Punkt 4 der Ergänzungen 2019 zum Einreichprojekt wird angeführt, dass die Hallersdorfbrücke einen Gehweg erhalten und der Randbalken auf 1,1 m verbreitert werden soll. Es wird darauf hingewiesen, dass diese Gehsteigbreite nicht der zuständigen RVS 03.02.12 und der ÖNORM B 1600 und damit nicht dem Stand der Technik entspricht und eine Gefahr für die Verkehrssicherheit der Fußgänger bedeutet.

ASV Ortner: Da die angrenzenden Abschnitte des Hallersdorfweges auch keinen Gehsteig aufweisen und Fußgänger entsprechend der StVO das Bankett benützen müssen, ist der verbreiterte Randbalken (b=1,10 m) nicht als Gehsteig entsprechend der RVS zu sehen, sondern als Möglichkeit zu sehen, diesen als Weiterführung des Bankettes zu nutzen.

Das Projekt geht von mehr als 15.000 KFZ/24 h aus. Damit sind die befestigten Flächen eindeutig dem Flächentyp F4 der ÖWAV-Regelblätter 35 und 45 zuzuordnen, wobei eine flächige Ableitung der Oberflächenwässer bei diesem KFZ-Aufkommen nicht zulässig ist. Es wird um Klarstellung ersucht, wie die für die Reinigung der Straßenwässer notwendigen Flächen im Projekt berücksichtigt wurden und welches Ausmaß sie haben werden. Diese Flächen werden dauerhaft einer landwirtschaftlichen Nutzung entzogen. Es wird um Klarstellung ersucht, ob diese Flächen im angeführten 16 ha Bodenbedarf enthalten sind.

ASV Ortner: Das ÖWAV-Regelblatt 45 stellt ein Regelblatt (keine ÖNORM/Richtlinie) dar, in dessen Anwendungsbereich auf Seite 7 für Straße mit einer JDTV von über 15.000 KFZ/24 h auf die RVS

04.04.11 (Gewässerschutz an Straßen) verwiesen wird. In dieser RVS ist als Regelfall 1a die flächige Versickerung über Böschung (Oberbodenpassage) angegeben.

Wasserbautechnik

Aus wasserbautechnischer Sicht wird das vorgelegte Projekt auf mögliche Auswirkungen beurteilt. Die Beurteilung eines Hochwasserschutzes und allenfalls mögliche Auswirkungen sind nicht Aufgabe des wasserbautechnischen ASV im ggst. Verfahren.

Die Durchlässe im Straßendamm sind so angeordnet, dass der Hochwasser-Projektzustand mit dem Straßendamm dem Hochwasser-Bestandszustand weitgehend entspricht. Die angeführten Durchlässe wurden im Zuge der hydraulischen Berechnung beurteilt und sind die Ergebnisse wie bereits im Gutachten angeführt als plausibel zu beurteilen.

Die hydraulischen Berechnungen zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt. Generell sind die Durchlässe so gelegt, dass das Hochwasser nach Abklingen der Hochwasserwelle zur Kainach zurückströmen kann.

Die hydraulischen Berechnungen wurden dem Stand der Technik entsprechend mit anerkannten hydraulischen Berechnungsmethoden durchgeführt. Die Durchlässe sichern unter den für das Projekt definierten Randbedingungen die weitgehende Erhaltung des hydraulischen Bestandszustandes.

Wildökologie

„Ökologie am Flussufer gestört! Der Uferbereich der Kainach ist im intensiv agrarisch genutzten Kainachtal das letzte noch verbliebene Rückzugsgebiet (Deckung, Brut und Kinderstube) für viele Wildtiere, die durch die kainachnahe Trasse massiv beeinträchtigt werden. Wir ersuchen, die Frage des Wildzaunes und der Durchlässigkeit der Trasse für Wildtiere sicher zu stellen".
Dazu wurden von Seiten der Projektwerberin folgende Ausführungen gemacht:
„Zur Vermeidung von Wildunfällen wird die Trasse auf ihrer gesamten Länge dort, wo keine Lärmschutzwände vorhanden sind, gezäunt, insbesondere im Bereich der kainachnahen Abschnitte. Ungehinderte, für die vorkommenden Wildarten ausreichend groß dimensionierte Querungsmöglichkeiten (z.
B. ÖBB-Brücke) sind vorhanden. Für Kleintiere wird zusätzlich in kainachnahen Bereichen eine Amphibienschutzleiteinrichtung errichtet, die Kleintiere zu Querungsmöglichkeiten im Bereich der Brückenbauwerke und Fließgewässerunterführungen leitet. Durch diese Maßnahmen werden einerseits Individuenverluste auf der Trasse vermieden, andererseits bleiben Wanderkorridore erhalten".
Die Bedenken, dass durch die kainachnahe Trasse die letzten verbliebene Rückzugsorte für Wildtiere gestört werden, wird fachlich geteilt. Auf diesen Punkt und Vorteile einer anderen Trassenführung wurde im vorliegenden Fachgutachten eingegangen. Die vorgeschriebenen Maßnahmen zur Schaffung von Ersatzlebensräumen können diesen Nachteil zwar nicht vollständig kompensieren, sorgen aber für einen notwendigen Ersatz. Für evtl. weitere Fragen oder vertiefende Ausführungen steht der ASV während der mündlichen Verhandlung gerne zur Verfügung.
Dem wildökologischen Gutachten des ASV ist auf Seite 39 bzw. 40 zu entnehmen, dass*… damit laut Fachbericht die Vorgaben der RVS Wildschutz 04.03.12. die Richtwerte für die Abstände erforderlicher Wildquerungsmöglichkeiten (Kategorie C Leitart Rehwild: durchschnittlich alle 2 km, der Maximalabstand zwischen den Wildquerungen darf 3 km nicht überschreiten) eingehalten werden sollen. Durch den Bau der B70 Trasse sind zwar zahlreiche gewohnte lokale Wildwechselmöglichkeiten*

unterbunden, ein Austausch von Individuen ist aber nach einer Gewöhnungsphase, wenn die Tiere die neuen Wechselmöglichkeiten entdeckt haben, nach wie vor möglich (mit Gehölzpflanzungen werden Leitstrukturen zu den Querungsmöglichkeiten geschaffen).

Weiters wird angeführt: *Zusammenfassend wird die Eingriffsintensität für die Bauphase auf Grund der intensiven und über 3 Jahre andauernden Störung als hoch eingestuft. Für die Betriebsphase wird die Eingriffsintensität dagegen als mäßig eingestuft (Beurteilung nach Tab. 6). Die Eingriffserheblichkeit als Verknüpfung von IST-Sensibilität und Eingriffsintensität wird laut Matrix (vgl. Tab. 7) sowohl in der Bauphase, als auch in der Betriebsphase als mäßig eingestuft. Im engeren Untersuchungsgebiet kommt es als Folge der Projektwirkungen zu keiner Änderung des vorgefundenen Wildartenspektrums.*

Die wortidenten Stellungnahmen aus OZ 46 und OZ 89 werden gemeinsam behandelt. Die Bürgerinitiative ist gem § 19 Abs. 4 S 2 UVP-G 2000 berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen.

Nach der Rsp ist der Begriff der „Umweltschutzvorschriften“ weit zu verstehen und nicht auf Normenbereiche eingeschränkt, die in unmittelbarem Bezug zum Schutz der Umwelt stehen. Vom Begriff erfasst sind vielmehr Rechtsvorschriften, die direkt oder indirekt dem Schutz des Menschen und der Umwelt vor schädlichen Aus- oder Einwirkungen dienen (VwGH 17.11.2015, Ra 2015/03/0058; VwGH 03.10.2013, 2012/09/0075; VwGH 21.11.2011, 2008/04/0212; VwGH 18.10.2001, 2000/07/0229).

Eine Berufung auf die Umweltschutzvorschriften ist nur soweit möglich, als die jeweilige Norm einen umweltschützenden Aspekt aufweist (VwGH 18.01.2001, 2000/07/0229 = RdU2002, 147 *[Hauer]*; BVwG 04.08.2020, W248 2205132-1 S 1 *Spange Seestadt Aspern*; BVwG 19.06.2019, W193 2114926-1 *Feldkirch Stadttunnel II*). Maßgeblich ist nicht das jeweilige Gesetz insgesamt, sondern die im Einzelfall konkret anzuwendende Norm (VwGH 22.11.2011, 2008/04/0212; BVwG 25.08.2017, W225 2003050-1 S 7 *Fürstenfelder Schnellstraße Abschnitt West IV*; *Köhler/ Schwarzer*, UVP-G § 19 UVP-G 2000 Rz 73 f; *Pürgy in Ennöckl/N. Raschauer*, UVP-Verfahren 141).

Die Wirtschaftlichkeit eines Vorhabens und der Bedarf nach dem Vorhaben zählen grds nicht zu den „Umweltschutzvorschriften“. Soweit jedoch nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften oder gem § 17 Abs. 5 UVP-G 2000 eine Interessenabwägung gegen „Umweltinteressen“ durchzuführen ist, können auch derartige Aspekte ggf eine Facette der vom Umweltanwalt wahrzunehmenden öffentlichen Interessen sein (vgl. US 04.01.2005, 9B/2004/8-53 *Saalfelden*; vgl. auch VwGH 24.02.2006, 2005/04/0044) *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G-ON 2.00 § 19 (Stand 01.07.2024, rdb.at) Rz 131 ff.

Einleitend darf festgestellt werden, dass nur die Einwendungen der Bürgerinitiative aus OZ 198 vom 07.09.2023 namentlich Umweltschutzvorschriften ansprechen, sowie dies eigentlich in § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 gefordert wird. In großzügiger Auslegung der Regelungen in § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 kann zu den Einwendungen wie folgt ausgeführt werden:

Zur mehrfachen Einwendung bezüglich Hochwasserschutz darf wiederholt auf das Gutachten des Amtssachverständigen für Hydrogeologie verwiesen werden. Demnach kommt es durch das Projekt selbst zu keiner Verschlechterung der bestehenden Hochwassersituation. Es ist aber nicht Aufgabe dieses Projektes die möglicherweise bestehende Hochwasserproblematik zu sanieren. Diese Einwendung war daher abzuweisen.

In Bezug auf die Einhaltung der Umweltschutzvorschriften des UVP-G 2000 und der mitanzuwenden Materiengesetze (Stmk. NSchG) sind die Einwendungen betreffend Ökologie in Zusammenschau mit den Ergebnissen der zusammenfassenden Bewertung abzuweisen.

Unter Bezug auf die Einwendung zum Thema Flächenverbrauch und Verlust von Ackerland ist wiederholt festzuhalten, dass Enteignungen bzw. allfällige Grundeinlösen nicht Gegenstand dieses Verfahrens sind. Bezugnehmend auf das Thematik Fläche und Boden ist auf die vorstehenden Ausführungen zur Einwendung der Umweltanwältin (OZ 54) zu verweisen. Es darf wiederholt ausgeführt werden, dass sich die Behörde gerade zu diesem „umstrittenen“ Fachbereich zwei Gutachten eingeholt hat und demnach zum Ergebnis kommt, dass diese Einwendung abzuweisen war.

Zu der Einwendung betreffend unzumutbare Lärmentwicklung darf auf die Ergebnisse der Gutachten aus den Bereichen Lärm/Schalltechnik und Humanmedizin verwiesen werden. Die Genehmigungsfähigkeit des gegenständlichen Projektes wurde somit seitens der Behörde an eine Bedingung geknüpft (Optionsvertrag Papst).

Bezugnehmend auf die getätigten Einwendungen zum Themengebiet straßenrechtliche Sicherheitsbestimmungen dürfen diese unter Bezugnahme auf die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes *Feldkirch Stadttunnel II* (BVwG 19.06.2019, W193 2114926-1) als unzulässig zurückgewiesen werden.

Zum Themenbereich Erholungsgebiet kann folgendes ausgeführt werden:
Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes stellt keine Immission im Sinne des § 17 Abs. 2 Z 2 UVP-G 2000 dar, weil sich die optischen Wahrnehmungen erst im menschlichen Gehirn zu einem Eindruck von der Landschaft formen. Von einer direkten physischen Einwirkung kann dabei nicht gesprochen werden (vgl. BVwG 19.02.2020, W118 2224390-1 m.w.N.).

§ 17 Abs. 2 Z 2 UVP-G 2000 ist den §§ 74 Abs. 2 und 77 Abs. 2 GewO 1994 nachgebildet und kann daher auch deren Rechtsprechung zur Auslegung des § 17 Abs. 2 Z 2 UVP-G 2000 herangezogen werden. Aus diesem Grund liegt durch die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes keine Immission im Sinne des § 17 Abs. 2 Z 2 UVP-G 2000 vor und kann dadurch weder eine abstrakte Gesundheitsgefährdung nach lit. a noch eine mögliche unzumutbare Belästigung nach lit. c leg cit erkannt werden.

Abschließend wird an dieser Stelle angemerkt, dass im Rahmen des § 27 StNSchG 2017 die ebenfalls festgestellten unvertretbaren nachteiligen Auswirkungen auf den Erholungswert nicht (mehr) beurteilt werden müssen, weil der Erholungswert seit der Erlassung des StNSchG 2017 kein Bewilligungskriterium mehr darstellt (vgl. §§ 3 und 8 StNSchG sowie § 2 Abs. 1 lit. b StNSchG 1976). Aus diesem Grund wird daher in der obenstehenden Beurteilung des § 27 StNSchG 2017 nicht näher auf den Erholungswert eingegangen, obwohl dazu im Fachgutachten Landschaft Ausführungen zu finden sind. Selbst wenn der Erholungswert noch ein Bewilligungskriterium nach § 27 StNSchG 2017 darstellen würde, würde es zum selben Ergebnis führen. Die diesbezüglich vorgebrachten Einwendungen waren daher zurückzuweisen.

Das Vorbringen hinsichtlich Wirtschaftlichkeit und Bedarf der B70 Neu stellt kein Vorbringen iSe Umweltschutzvorschrift dar, weshalb diese Einwendung als unzulässig zurückzuweisen war.
Abschließend darf nochmals auf das Ergebnis des Sachverständigen für Verkehrstechnik verwiesen

werden, wonach im Sinne der Regelung des § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 durch die Verwirklichung des Vorhabens (B70 Neu) ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden (Entlastungsprivileg).

Zum Vorbringen der Variantenprüfung darf auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen werden - da aber auch dies keine Umweltschutzvorschrift darstellt, war auch dieser Einwand als unzulässig zurückzuweisen.

Die oft ins Treffen geführten „Sachprogramme“ wie z.B. Regionalentwicklung stellen im gegenständlichen Fall kein Genehmigungskriterium dar, weshalb die diesbezüglich vorgebrachten Einwendungen zurückzuweisen waren.

Das Vorbringen: *„Durch das vorliegende Projekt kommt es insbesondere in der Bauphase zur Erfüllung der genannten Verbotstatbestände“ [gemeint ist wohl der Absatz vorstehend, der lautet: Gemäß § 17 Abs. 2 Stmk NSchG 2017 sowie gern Art 12 FFH-RL bzw. Art 5 VS-RL ist ua. das Töten, jede absichtliche Störung und jede Beschädigung oder Vernichtung der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der geschützten Tierarten verboten.]*. Dem sind die Ausführungen der beigezogenen Amtssachverständigen entgegenzuhalten und wurden deren Ergebnissen nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten, weshalb den rechtlichen Anforderungen an eine qualifizierte Einwendung nicht entsprochen wurde. Allgemeine Aussagen ohne fachliches Substrat in Bezug auf das gegenständliche Projekt stellen laut gefestigter Rsp eben keine tauglichen Einwendungen dar; weshalb solchen Einwendungen nicht stattgegeben werden kann.
Damit sollen laut Fachbericht die Vorgaben der RVS Wildschutz 04.03.12. für die Richtwerte der Abstände erforderlicher Wildquerungsmöglichkeiten (Kategorie C Leitart Rehwild: durchschnittlich alle 2 km, der Maximalabstand zwischen den Wildquerungen darf 3 km nicht überschreiten) eingehalten werden.

Sämtliche gestellten Anträge waren mangels Rechtsgrundlagen zurückzuweisen.

Es ist weder im UVP-G 2000 noch in einem der mitanzuwendenden Materiengesetze der Klimaschutz als Genehmigungskriterium normiert. Die Auswirkungen auf das Klima werden aber indirekt durch die Beurteilung von Emissionen bzw. Immissionen durch Amtssachverständige wie z.B. den Fachbereich Luft mitbeurteilt. Dabei sind Emissionen von Schadstoffen stets nach dem Stand der Technik zu begrenzen. Diese Einwendung war daher im Ergebnis abzuweisen.

Die beigezogenen behördlichen Sachverständigen haben die Auswirkungen des Vorhabens auf die zu beurteilenden Schutzgüter Boden und Untergrund, Fläche, Grundwasser, Oberflächenwasser, Klima, Luft, Tiere sowie Pflanzen und deren Lebensräume, Landschaft, Sach- und Kulturgüter, sowie auf die menschliche Gesundheit und das menschliche Wohlbefinden, als auch den ArbeitnehmerInnenschutz beurteilt und dabei auch die Auswirkungen auf öffentliche Konzepte und Pläne berücksichtigt.

Die Auswirkungen durch das Projekt erreichen für den Großteil der zu beurteilenden Schutzgüter kein Ausmaß, dass über ein vernachlässigbares bis gering nachteiliges Niveau hinausgeht.

Positive Auswirkungen werden aus Sicht der Verkehrstechnik auf Sach- und Kulturgüter erwartet. Merklich nachteilige Auswirkungen werden auf das Landschaftsbild und die Erholungsfunktion sowie auf Tiere aus Sicht der Wildökologie festgestellt.

Es werden keine unvertretbar nachteiligen Auswirkungen von den beigezogenen Sachverständigen der Behörde festgestellt.

Bei dieser Beurteilung wurden Wechselwirkungen, kumulative Wirkungen und Verlagerungseffekte zwischen den einzelnen Schutzgütern durch das Vorhaben berücksichtigt. Ebenso sind projektierte sowie die zusätzlich von den behördlichen Sachverständigen vorgeschlagenen Maßnahmen und Auflagen in die Beurteilung eingeflossen.

Bezirkskammer für Land- und Forstwirtschaft Bezirkskammer Voitsberg (OZ 47):

Bautechnik

Ident mit Punkt 3 Beantwortung der OZ 045.

Boden und Landwirtschaft

Dr. Scholler:

Inanspruchnahme von Grundstücken und Zerschneidung von und landwirtschaftlich und forstwirtschaftlich genutzten Grundstücken, Restflächen, Abgeltung von negativen Auswirkungen, Geländemodellierung sollen zu keinen negativen Auswirkungen bei der Bewirtschaftung führen, …

Es handelt sich nicht um eine persönliche Betroffenheit. Wertminderungen und Bewirtschaftungserschwernisse sind im UVP-Verfahren nicht zu berücksichtigen und muss diesbezüglich auf das Zivilrecht verwiesen werden. Betreffend die sonstigen Anforderungen der Landwirtschaftskammer betreffend Bodenschutz, Geländemodellierung oder ökologischen Ausgleichsflächen wird darauf hingewiesen, dass diese entsprechend den rechtlichen Anforderungen und UVP-Auflagen der unterschiedlichen Sachverständigen zu entsprechen haben.

Dr. Kuderna:

Siehe Beantwortung zu OZ 045.

Geologie/Geotechnik, Hydrogeologie

Einwendung: Des Weiteren darf der Grundwasserkörper des vom gegenständlichen Projekt betroffenen Gebietes hinsichtlich der Wasserqualität und des Grundwasserstandes nicht negativ beeinflusst werden. Der Projektwerberin sollte aufgetragen werden, ausreichende Vorkehrungen dahingehend zu treffen, dass eine negative Beeinträchtigung des Grundwasserkörpers ausgeschlossen werden kann.

Die quantitativen Beeinflussungen auf das Grundwasser durch das geplante Bauvorhaben sind, wenn überhaupt nur sehr lokal zu erwarten und als vernachlässigbar zu beurteilen. Eine qualitative Veränderung ist ausschließlich im Grundwasserabstrom der geplanten Trasse zu erwarten. Während der Bau-phase sind entsprechende Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers vorgesehen. In der Betriebsphase erfolgt die Reinigung des Straßenwassers entsprechend dem Stand der Technik. Dadurch können alle straßenspezifischen Inhaltsstoffe aus dem Oberflächenwasser (mit Ausnahme des Chloridions) weitgehend entfernt werden. Daher wurden entsprechende Berechnungen durchgeführt. Die Berechnungen zeigen, dass im Nahbereich der Straße erhöhte Chlorid-Werte im Grundwasser auftreten können, diese jedoch mit zunehmender Entfernung aufgrund der Verdünnung abnehmen. Aufgrund der sehr niedrigen Vorbelastung (< 30 mg/l) ist nicht mit einer Überschreitung von Grenzwerten hinsichtlich der Qualitätszielverordnung Chemie-Grundwasser zu rechnen. Eine Beeinträchtigung wasserwirtschaftlicher Interessen oder bestehender fremder Rechte ist dadurch nicht gegeben.

Einwendung: Die Projektwerberin hat auf eigene Kosten land- und forstwirtschaftlich genutzte Grundstücke und Kulturen, Bauwerke, Drainagen, Quellen, Brunnen, Grenzen udgl., sofern diese vom Projekt direkt oder indirekt betroffen sind, einer Beweissicherung durch einen Sachverständigen vor Baubeginn des Projekts zu unterziehen. Diese Beweissicherungsgutachten sind den betroffenen Grundeigentümern zur Verfügung zu stellen.

Aus Anlass der Errichtung des gegenständlichen Projektes etwa beschädigte Anlagen wie Brunnen, Drainagen, Wege, Brücken, Zäune, Gebäude, Grenzsteine udgl., sind von der Projektwerberin unverzüglich wieder in den ursprünglichen Zustand zu versetzen bzw. ist deren Funktionalität im selben Um- fang wie vor dem Bau auch weiterhin zu gewährleisten. Die betroffenen Grundeigentümer und Bewirtschafter sind diesbezüglich vollkommen schad- und klaglos zu halten. In diesem Zusammenhang sind der Projektwerberin angemessene Beobachtungszeiträume aufzutragen. Ist eine unverzügliche Herstellung des ursprünglichen Zustandes aufgrund der Erheblichkeit des Schadens nicht möglich, so ist zumindest vorerst eine Ersatzleitung bzw. -einrichtung sicherzustellen. Bei Wasserversorgungsanlagen ist eine Beweissicherung sowohl für die Wassermenge als auch für die Wasserqualität durchzuführen.

Hinsichtlich der Sicherstellung der oben genannten Rechte sowie der Gewährleistung der Funktionalität der oben angeführten Anlagen soll der Projektwerberin weiters aufgetragen werden, dass sie diesbezüglich schon vor Baubeginn die notwendigen servitutsrechtlichen Regelungen mit den jeweiligen Grundeigentümern zu treffen hat.

Grundsätzlich ist keine mehr als geringfügige Beeinträchtigung des Grundwassers zu erwarten. Ein entsprechendes Monitoring zur Objektivierung ist vorgesehen.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Siehe Beantwortung zu OZ 045.

Naturschutz

Bei der Ausweisung von ökologischen Ausgleichsflächen soll die bisherige Bewirtschaftungsform der betroffenen Grundstücke sowie die Bewirtschaftung der an diese Ausgleichsflächen angrenzenden Grundstücke berücksichtigt werden. Des Weiteren ist bei der Ausweisung ökologischer Ausgleichsflächen darauf zu achten, dass eine nachhaltige negative Beeinträchtigung land- und forstwirtschaftlich genutzter Grundstücke nicht gegeben ist. Diese Flächen sind jedenfalls so anzulegen, dass negative Auswirkungen auf Nachbargrundstücke durch Beschattung, Verunkrautung, Vernässung usw. ausgeschlossen werden können. Sollte es trotzdem zu negativen Auswirkungen kommen, sind diese konkret darzustellen und entsprechend abzugelten.

Eine Zerstückelung wertvoller land- und forstwirtschaftlicher Grundstücke durch die Ausweisung ökologischer Ausgleichsflächen sollte jedenfalls hintangehalten werden. Primär sollten die verbleibenden Restgrundstücke, welche unter Berücksichtigung ihrer bisherigen Verwendung nicht mehr zweckmäßig nutzbar sind, als ökologische Ausgleichsflächen herangezogen werden.

Stellungnahme zu dieser Einwendung seitens der Einreichplanerin: Siehe Antwort zu OZ 045.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 9) Generell müssen Querungen der Autostraße in vertretbaren Abständen mittels Über- oder Unterführungen gewährleistet sein. Diese Über- bzw. Unterführungen sind so auszugestalten, dass diese für Fahrzeuge aller Art und für landwirtschaftliche Maschinen und Geräte - technischer Fortschritt ist zu berücksichtigen - ausreichend dimensioniert sind. Insbesondere zu beachten sind hier die Situationen im Bereich des Muggaubaches und in Hallersdorf. Bei der Querung im Bereich des Muggaubaches ist zumindest eine reibungslose Befahrung mit einem Mähdrescher sicherzustellen und in Hallersdorf ist eine Feuerwehrauffahrt auf die B70 Neu zu errichten.

<u>Fachplaner Frisch:</u>

Mit der Muggaubachquerung und der Überführung Hallersdorf ergeben sich Querungsmöglichkeiten im Abstand von ca. 1,3 km. Die Überführung Hallersdorf weist eine Straßenbreite auf der Brücke von 4,5 m auf und hat nach oben, da es sich um eine Überführung handelt, keine Einschränkung.

Bei der Muggaubachbrücke wird sowohl die Gemeindestraße (Stiberweg) als auch ein Feldweg (Verlängerung Lindenstraße) unter der B70 Neu hindurchgeführt. Die Durchfahrtshöhe im Bereich der Gemeindestraße beträgt 4,09 bis 4,3 m, wobei die 4,09 m im Randbereich auftreten. Im Bereich des Feldweges beträgt die Durchfahrtshöhe 4,19 bis 4,33 m. Dies macht eine Durchfahrt für Fahrzeuge der Feuerwehr, herkömmliche landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge bzw. Mähdrescher und Lastkraftwagen gut möglich. Bzgl. einer Notzufahrt für Blaulicht Organisationen im Bereich der Überführung Hallersdorf wurde dieses Anliegen von der Gemeinde Söding-St. Johann nach Einreichung des vorliegenden Projektes vorgebracht. Die technische Umsetzbarkeit wurde überprüft und für machbar

befunden, sodass prinzipiell eine Notzufahrt für Blaulicht Organisationen von der Gemeindestraße auf die B70 Neu im Bereich der Überführung Hallersdorf realisiert werden kann.

Aus fachlicher Sicht sind die Ausführungen des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Punkt 2) (lfd. Nr. 9) Die Zufahrten zu den Grundstücken sind weiterhin jederzeit, uneingeschränkt und ohne größeren Aufwand sicherzustellen. Umwege sollen möglichst vermieden werden. In diesem Zusammenhang soll auch der Aspekt des Umweltschutzes berücksichtigt werden, denn künstlich geschaffene Umwege bedeuten eine höhere Schadstoffemission. In diesem Sinne ist entlang der B70 Neu ein asphaltierter Begleitweg mit einer Breite von 4,50 m von der Querungsmöglichkeit in Hallersdorf bis zur Autobahnauffahrt im Rahmen des Projekts zu errichten.

Fachplaner Frisch:

Es ist in der Planung vorgesehen, dass auch nach Realisierung des Projektes sämtliche Grundstücke über 3 m breite begrünte bzw. geschotterte Wartungswege erreichbar bleiben. Im Zuge eines geplanten Flurbereinigungsverfahrens kann auch auf eine Optimierung der Anreisewege eingegangen werden.

Im Projekt ist derzeit vorgesehen, dass das durch die Trasse der B70 Neu unterbrochene Gemeindestraßennetz wieder zusammengeschlossen wird. Neuanlagen von Gemeindestraßen sind daher nur aus o.a. Grund geplant bzw. existiert mit der Errichtung der Nebenwege B und C eine relativ direkte Verbindung zwischen der Überführung Hallersdorf und dem zukünftigen Niveaufreien Anschluss an den Autobahnzubringer.

Entsprechend der RVS 03.03.81 „Ländliche Straßen und Güterwege" werden diese aufgrund der bestehenden bzw. prognostizierten Verkehrsbelastungen der Kategorie Ländliche Straßen mit größerer Verkehrsbedeutung und Wirtschaftswege für Fahrzeuge mit größerem Breitenbedarf zugeordnet. Daraus ergeben sich die gewählten Querschnittsbreiten.

Die bestehenden Gemeindestraßen in diesem Abschnitt weisen eine Fahrbahnbreite von ca. 3,0 bis 3,5 m auf. Dies entspricht dem Regelquerschnitt L3 bzw. L4 der o.a. RVS 03.03.81 „Ländliche Straßen und Wege".

Im Projekt wird für die Neuanlage von Nebenwegen der Regelquerschnitt L5 (Fahrbahnbreite 4,0 m + 2 x 0,5 m Bankett) gewählt, was der Kategorie Ländliche Straßen mit größerer Verkehrsbedeutung und Wirtschaftswege für Fahrzeuge mit größerem Breitenbedarf entspricht.

Die gewählte Fahrbahnbreite für die geplanten Begleitstraßen erfüllen die technischen Vorgaben gemäß den Vorgaben der RVS 03.03.81 „Ländliche Straßen und Wege", wie nachvollziehbar und plausibel vom Fachplaner in der ggst. Erläuterung beschrieben. Weiters können zum Beispiel die vorgesehenen Knotenpunkte als Ausweichen von den Verkehrsteilnehmern genutzt werden.

Wasserbautechnik

Aus wasserbautechnischer Sicht wird das vorgelegte Projekt auf mögliche Auswirkungen beurteilt. Die Beurteilung eines Hochwasserschutzes und allenfalls mögliche Auswirkungen sind nicht Aufgabe des wasserbautechnischen ASV im ggst. Verfahren.

Die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit der Durchlässe ist Aufgabe der Konsensinhaberin und ist als Projektinhalt zu betrachten.

Wildökologie

Für den Fachbereich Wildökologie ist die Stellungnahme der Bezirkskammer für Land- und Forstwirtschaft Voitsberg ident mit der Stellungnahme der Landeskammer für Land- und Forstwirtschaft Steiermark, weshalb inhaltlich auf diese verwiesen wird (siehe OZ 45).

Das Schreiben der Landwirtschaftskammer Steiermark Bezirkskammer Voitsberg vom 03.05.2021 wird als Stellungnahme iSd. § 9 UVP-G 2000 gewertet, eine Parteistellung iSd § 19 UVP-G 2000 ist daraus nicht ersichtlich.

Andrea Kranjec-Kern (OZ 48 und OZ 194):

Bautechnik

Im Projekt sind teilweise große Kunstbauten (Überführung bei Hallersdorf, Brücke über die Eisenbahn etc.) vorgesehen. Diese Bauwerke erfordern einen hohen Erhaltungsaufwand. Dieser und auch die zu erhaltende alte Trasse (als Gemeindestraße ebenfalls mit Steuergeldern zu erhalten) widersprechen dem Grundsatz der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit des Landes Steiermark.

Diese Frage betrifft nicht das Gutachten Bautechnik vom 17.06.2021 erstellt von DI Edwin Schwarzenbacher.

Boden und Landwirtschaft

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: Bodenverbrauch

Stellungnahme:
Es werden 16 ha Boden dauerhaft verbraucht, davon 5 ha versiegelt. Im Vergleich der Bodenausstattung der Umlandgemeinden und dem durchschnittlichen jährlichen Bodenverbrauch ist der durch das Vorhaben ausgelöste zusätzliche Bodenverbrauch als gering einzustufen.

Dr. Kuderna führt zur Einwendung unter der OZ 064 an, dass generell ein Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht entgegensteht.

Klima und Energie

Die ASV für den Fachbereich Klima und Energie führt in ihrem Gutachten Folgendes aus:
Es ist festzuhalten, dass die Errichtung eines Linienvorhabens welches nur den motorisierten Individualverkehr zugutekommt, sich grundsätzlich negativ auf den Fachbereich Klima und Energie auswirkt. Jedoch ist auch anzuführen, dass es sich um einen relativ kurzen Straßenabschnitt handelt, der zum einen dazu dient Ortschaften zu umfahren, welche aktuell mit einem hohen Verkehrsaufkommen konfrontiert sind; und zum anderen einen Lückschluss von bereits ausbauten Straßenabschnitten darstellt. Aus der Sicht des Fachbereiches Energie und Klima ist außerdem darauf zu verweisen, dass die Auswirkungen auf den öffentlichen sowie klimafreundlichen aktiven Verkehr

im Zuge der Bautätigkeiten sowie des Betriebs der B70 so gering wie möglich zu halten sind. Es ergibt sich somit gemäß der Einstufungsskala im Prüfbuch für den Fachbereich Klima und Energie insgesamt die Einstufung in Stufe C: Vernachlässigbare bis geringe nachteilige Auswirkung.

Landschaft, Sach- und Kulturgüter

„Fachbereich Landschaftsbild: Das Kainachtal ist im betroffenen Abschnitt als flach anzusehen. In diesem Bereich einen Damm für die Straße aufzuschütten verändert das Landschaftsbild nachhaltig. Zusätzlich ergibt die geplante knapp sechs m hohe Querung bei Hallersdorf einen markanten Landschaftspunkt. Die geplante Querung der GKB Trasse kurz vor Krottendorf ist mit zehn m Höhe das entscheidende Bauwerk in dem Tal. Trotzdem ergeben sich "aus Sicht des Fachbeitrags Landschaftsbild zusammenfassend in der Betriebsphase gering verbleibende Belastungen" Dies ist nicht nachvollziehbar“. Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Landschaftsraum entlang der Kainach werden im Fachgut- achten behandelt und auch hinsichtlich ihrer Fremdkörperwirkung beurteilt. Im Detail wird auf die Ausführungen in Kapitel 3 des Fachgutachtens verwiesen.

„UVE: Im Punkt 4. 4 Mensch- Freizeit und Erholung wird auf das Naherholungsgebiet Kainach im Bereich Hallersdorf nicht eingegangen. Der Bereich zwischen den Brücken beim Hallersdorfweg und der Brücke beim Gösslmüllerweg wird von vielen Menschen als Spazier-, Wander- und Laufstrecke genutzt. Außerdem benutzen zunehmend mehr Radfahrer und Reiter die Feldwege entlang der linken und rechten Kainachseite. Ausgangspunkt der Aktivitäten ist zumeist der an der Brücke des Hallersdorfweges befindliche Parkplatz. Durch die neue Trasse wurde dieser Erholungsraum durch die Schadstoff und Lärmbelastung stark eingeschränkt. Dieser Umstand fehlt in der Umweltverträglichkeitserklärung vollständig“.

In der UVE wird der Naherholungsbereich an der Kainach im Fachbericht Freizeit, Erholung und Tourismus behandelt. Im Fachgutachten werden auch die Auswirkungen des Vorhabens auf den Naher-holungsraum entlang der Kainach behandelt, wobei die vorhandenen Erholungsinfrastrukturen aufrecht bleiben, jedoch der Erholungswert des Bereichs deutlich gemindert wird. Im Detail wird hinsichtlich Erholungswert und Erholungsnutzungen auf die diesbezüglichen Ausführungen in Kap. 3.3 des Fachgut- achtens verwiesen.

„Im Punkt 4.1.4 „Landschaftsbild“ wird zwar vermerkt, dass die Trasse als Fremdkörper im Landschaftsbild gesehen wird, dies aber durch Maßnahmen abgemildert wird. Im Projekt werden keine nachvollziehbaren und objektiven Gründe genannt, wie man zu dieser Aussage kommt. Die beiden hohen Brücken und die langen Lärmschutzwände, verstärkt durch die Dammlage der geplanten Straße, können durch keine Maßnahmen kompensiert werden. Sie werden das Landschaftsbild des Kainachtales, welches durch Landwirtschaft geprägt ist, für immer verändern und als störend empfunden werden“.

Die Einwendung bezieht sich offensichtlich auf die Kurzzusammenfassung der UVE. Für den Themenbereich wirksame Maßnahmen sind im Detail in Kap. 6.2 des Fachberichts Landschaftsbild der UVE-Unterlagen (Einlage II.25), als auch im Fachgutachten Landschaft (Kap. 4) dargestellt. Die vorgesehenen Maßnahmenpakete werden die Auswirkungen des Vorhabens zwar mildern und für eine bessere Integration ins Landschaftsbild sorgen, sind jedoch nicht in der Lage, diese vollständig zu kompensieren. Es wird im Detail auf Kap. 3.3 des Fachgutachtens verwiesen.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Für den Wohnstandort wurde ein zusätzlicher Immissionspunkt zur Bestimmung des Immissionsbeitrages festgelegt, für den folgende projektbedingte Beiträge sowie Gesamtbelastungen ermittelt worden sind:

Standort: Hallersdorf 77, 8564 Söding - St. Johann

Betriebsphase 2022:
JMW PM_{10}: Gesamtbelastung = 26,5 µg/m³ - Zusatzbelastung = 0.2 µg/m³
JMW NO_2: Gesamtbelastung = 15,2 µg/m³ - Zusatzbelastung = 0,8 µg/m³
Die IG-L-Genehmigungsvoraussetzungen (siehe Kapitel 1.2.3 bzw. 9.5) werden also auch hier eingehalten.

Naturschutz

Laut Erklärung gibt es im Bereich der neuen Trasse viele gefährdete (Mopsfledermaus, Alpenfledermaus, rheophile Libellenarten, Sumpfgrille etc.) und streng geschützte (Azurenjungfer, Heuschrecken- arten etc.) Tierarten. Wie wichtig der Schutz dieser Tiere ist, zeigt das Beispiel der in dem betroffenen Gebiet beheimatete Mopsfledermaus. Diese wurde von der Koordinationsstelle für Fledermausschutz und -forschung und 30 weiteren Organisationen zur Fledermaus des Jahres 2020 und 2021 gewählt. Trotzdem ist man bereit den Lebensraum dieser Tiere einzuschränken und zu verändern. Im Projekt sind sogar Umsiedelungsaktionen für diese Tiere vorgesehen, deren Erfolg sehr in Frage gestellt wird. Das Projekt ist aus diesen Gründen nicht umweltverträglich und würde zu einem weiteren Artensterben führen. Als Abschluss des Kapitels wird angeführt, dass es für Heuschrecken zu einer Verbesserung des Lebenspotentials in Kainachnähe kommt. Es wird dabei jedoch völlig außer Acht gelassen, dass der nahe an der Kainach befindliche Verkehr, vor allem, aber nicht nur durch seine Lichtbeeinträchtigung in der Nacht, ein tödliches Risiko für fliegende Tiere darstellen wird. Auch wenn versucht wird durch Begleitmaßnahmen die Auswirkungen des Baues zu verringern, so wird der Verkehr viele Tiere töten. Die toten Insekten an Fahrzeugen nach einer längeren Fahrt in ländlichen Räumen ist eine wohl bekannte Tatsache. Warum in Zeiten der starken Reduktion von Insekten Straßen zu Fließgewässern gelegt werden, welche einen höheren Anteil an Insekten haben, ist nicht nachvollziehbar. Das Projekt ist mit der Agenda 2030 nicht vereinbar, zu deren Umsetzung sich die Steiermärkische Landesregierung 2016 bekannt hat, da es zu einer Reduktion der Artenvielfalt führt.

Zusammenfassend wird aufgrund der negativen Auswirkung auf die Tierwelt, festgehalten, dass die Auswirkungen des eingereichten Projektes auf die Bewohnerinnen und Bewohner und die Umwelt schwerwiegend sind. Aus diesem Grund wird die Abweisung des Antrags auf Genehmigung im Sinne des UVP- G 2000 beantragt.

Stellungnahme zu dieser Einwendung seitens der Einreichplanerin:
Lebensraum und Individuenverluste werden durch zahlreiche Schutzmaßnahmen, Rekultivierungsmaß-nahmen sowie Ausgleichsmaßnahmen minimiert, die dem Stand der Wissenschaft entsprechen. Es ist daher keinesfalls zu erwarten, dass Tierarten, die derzeit im Untersuchungsgebiet vorkommen, nach der Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens aus dem Projektgebiet verschwinden. Die oben angeführte Befürchtung, dass es zu einem Artensterben kommt ist vollkommen unbegründet, da alle im Untersuchungsgebiet vorkommenden Tier- und Pflanzenarten zumindest in der Steiermark, die meisten davon aber in Mitteleuropa, weit verbreitet sind. Es sind somit keine endemischen, äußerst

kleinräumigen vor- kommenden Arten von Lebensraumverlusten betroffen. Individuenverluste durch den Straßenverkehr werden einerseits durch die Errichtung von Lärmschutzwänden, Wildzäunen und Amphibienschutzleiteinrichtungen, andererseits durch eine Insekten- und Fledermausfreundliche Straßenbeleuchtung sowie die Anlage von Querungsmöglichkeiten minimiert.

Grundsätzlich ist auf die oa. Ausführungen der Konsenswerberin bzw. auf die Ausführungen des ASV zur Einwendung der OZ 033 zu verweisen. Den rechtlichen Rahmen für etwaige Vorgaben geben z.B. das Steiermärkische Naturschutzgesetz samt den damit verbundenen Verordnungen und Bescheiden bzw. etwa auch das UVP-G 2000 vor. Die Einhaltung dieser Vorgaben wird im Rahmen dieses Verfahrens geprüft. Aus diesem Grunde wird ua. auf die Ausführungen des ASV in diesem Schreiben per se verwiesen.

Zur ergänzenden Stellungnahme:
Im Punkt 4.5 „Tier, Pflanzen und Lebensräume“ wird auf die Verbote gemäß Stmk NSchG, der FFH-RL und der VS-RL hingewiesen.

Anmerkung des koordinierenden ASV: Die in der ergänzenden Einwendung angeführten Arten wurden im Fachgutachten des naturschutzfachlichen ASV behandelt und geringe oder mäßige verbleibende Auswirkungen durch das Projekt festgestellt.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Anmerkung des koordinierenden ASV zur ergänzenden Einwendung hinsichtlich nicht verbindlicher Aussagen zum Lärm in der Bauphase: Von Seiten des ASV für den Fachbereich Schalltechnik wurden in Kapitel 8.10 auch für die Bauphase konkrete Maßnahmenvorschläge formuliert.

Umweltmedizin

Luftschadstoffe:

Für den Wohnstandort werden die IG-L-Genehmigungsvoraussetzungen eingehalten und daher war eine positive Beurteilung möglich.

Lärmimmissionen:

Veränderungen der Ist-Situation - besonders in der Nacht - wurden in ihren Auswirkungen (Belästigungen/Gesundheitsgefährdung) beurteilt. Die im schalltechnischen Gutachten zitierten Maßnahmen (Lärmschutzwände**,** Schalldämmlüfter, Schallschutzfenster) sind als Projektbestandteil für eine positive medizinische Beurteilung umzusetzen, um medizinische Richtwerte einhalten zu können.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 14) Das gegenständliche Projekt wird als nicht mehr zeitgemäß angesehen. Die Mobilität steht vor einem gewaltigen Umbruch. Nachfolgende Punkte sind Tatsachen und werden das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung in den nächsten Jahren nachhaltig verändern:

- *Ausbau der Breitbandinfrastruktur. Damit verschiebt sich schon jetzt die Kaufkraft der Bevölkerung vermehrt auf die digitale Ebene. Die persönliche Anwesenheit in Geschäften wird reduziert und das Verkehrsaufkommen sinkt.*
- *Durch den besseren Zugang zum Internet und die nun vorherrschende Pandemie kommt es zusehends zur Anwendung von Telearbeit im Homeoffice. Dieser, von der Bundesregierung geförderte Trend wird sich auch nach der Pandemie verstärken. Damit geht eine Reduktion des Verkehrsaufkommens einher (Fahrten zur Arbeit sind nicht mehr im jetzigen Ausmaß erforderlich).*
- *Verstärkte Nutzung von alternativen Mobilitätsvarianten durch verbesserte Angebote und damit Verzicht auf die Anschaffung von eigenen PKWs. Dieser Trend ist in der Steiermark schon messbar. Seit dem Jahr 2017 kommt es zu einer Reduktion der Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen - von 61.628 im Jahr 2017 auf 58.889 im Jahr 2019 (Quelle: Landesstatistik Steiermark, Steiermark Straßenverkehr 2019 KFZ-Bestand. Neuzulassungen und Unfallgeschehen, Heft 6/2020). In Graz werden bei Wohnungsneubauten die Stellplätze bereits reduziert (z.B. Bebauung Reininghaus Gründe). Der Trend wird sich durch die verbesserten und vom Staat geförderten Angeboten in den ländlichen Regionen fortsetzen. Der Ausbau von Carsharing Sammeltaxis etc. wird vermehrt vorangetrieben. So ist zum Beispiel ein tim-Mobilitätsknotenpunkt in Söding- St. Johann in der Fertigstellung (siehe Bericht der, Landes- und Regionalentwicklung Steiermark in der Kleinen Zeitung vom 09.04.2021). Das private Auto wird zusehends obsolet.*

Fachplaner Hochkofler:

Im Prognosemodell wurde neben der Raumentwicklung in Hinblick auf Siedlungs-, Gewerbe- und Industriestandorte die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung berücksichtigt und für das Prognosejahr abgebildet. Daher ist die rückläufige Bevölkerungsentwicklung im Kernraum des Bezirks bis zum Prognosejahr entsprechend berücksichtigt.

Im Rahmen der COVID-19-Pandemie und dem daraus resultierenden teilweise nunmehr seit bereits über 1,5 Jahren von Teilen der erwerbstätigen Bevölkerung praktizierten Homeoffice wurden zwischenzeitlich einige wissenschaftliche Studien erstellt, welche auf Basis umfangreicher Befragungen in Verbindung mit Prognosen eine Vorausschau auf die zukünftige Entwicklung von Homeoffice und dessen Folgen auf Verkehr und Klima abgeben.

Homeoffice ist grundsätzlich lediglich für gewisse Berufsgruppen möglich, bedarf zudem einem bestimmten Umfeld (z.B. Arbeitsplatz zu Hause etc.) und wird im Normalfall nicht über die gesamte Arbeitswoche hinweg praktiziert, sondern vom überwiegenden Teil der Erwerbstätigen an einzelnen Tagen bzw. an einem Tag pro Woche. Die verkehrlichen Auswirkungen von Homeoffice betreffen dabei sowohl den motorisierten Individualverkehr als auch den öffentlichen Verkehr. Wer Homeoffice praktiziert, nutzt nicht automatisch ein KFZ für den Weg zu und von der Arbeit (Berufspendler/innen-Verkehr).

Entsprechend den Ausführungen der österreichischen Studie PoviMob, Potentiale virtueller Mobilität - Rahmen und Maßnahmen für eine bestmögliche Verknüpfung virtueller und physischer Mobilität der FFG, BMK Wien 2020 zeigt sich, dass Homeoffice zwar zu einer Verkehrseinsparung in Hinblick auf Arbeits-/Berufswege führen kann, dieser Effekt jedoch durch die im Rahmen von Homeoffice zusätzlich möglichen Freizeitwege/Besorgungswege/Wege für Holen und Bringen vielfach kompensiert werden kann. Im Endeffekt ist damit sogar mit einem Anstieg der Verkehrsleistung bei vermehrtem Homeoffice zu rechnen („Rebound-Effekt").

Es zeigt sich ebenfalls, dass Fahrzeuge, welche - aufgrund von Homeoffice - nicht für Fahrten zu und von der Arbeitsstätte benötigt werden, in weiterer Folge von anderen Haushaltsmitgliedern benützt werden können bzw. Mitfahrer/innen - an Homeoffice-Tagen des Fahrzeuglenkers - selbst zu Fahrzeuglenker/innen für die Wege zu und von der Arbeit/Ausbildung etc. werden können.

Darüber hinaus zeigt sich unter anderem auch, dass durch Homeoffice eingesparte Pendeltage einen Anreiz zur Vergrößerung der Pendeldistanzen zwischen Wohnort und Arbeitsplatz bieten können, und Arbeitnehmer/innen, welche Homeoffice praktizieren, den Wohnort weiter Richtung Umland/Peripherie verlegen und damit an deren Pendeltagen zukünftig größere Distanzen zu und von der Arbeitsstätte zurücklegen werden.

Die Überprüfung der Verkehrsbelastung auf der B70 anhand aktueller Verkehrsbelastungsdaten aus einer vom Kuratorium für Verkehrssicherheit im Mai 2021 durchgeführten Verkehrserhebung zeigt, dass das derzeit aufgrund der COVID-19-Pandemie vermehrt praktizierte Homeoffice vieler Berufstätiger zu keinerlei Abnahme der Tagesverkehrsbelastung im Werktagsnormalverkehr (JDTVw) auf der B70 geführt hat. Im Zuge dieser Verkehrserhebung des Kuratoriums für Verkehrssicherheit am Mittwoch, dem 12.05.2021 wurden rund 19.500 KFZ/24 h im Straßenquerschnitt auf der B70 bei km 22 gezählt. Im Vergleich dazu betrug die Verkehrsbelastung auf der B70 bei km 22 im Werktagsnormalverkehr (JDTVw) im Analysejahr 2015 rund 19.400 KFZ/24 h.

Damit ist hinsichtlich Homeoffice und dessen Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen auf der B70 folglich keine Neuberechnung bzw. Neubewertung der Verkehrsbelastung im Rahmen des Projekts B70 „Abschnitt Mooskirchen - Krottendorf" erforderlich.

Hinsichtlich Neuzulassungen war - gemäß Steirische Statistiken - Steiermark Straßenverkehr 2019 KFZ- Bestand, Neuzulassungen und Unfallgeschehen Heft 6/2020 Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung, Referat Statistik und Geoinformation www.statistik.steiermark.at - das Jahr 2011 das Rekord- Neuzulassungsjahr mit fast 48.000 PKW, danach kam es bis 2015 zu deutlichen Abnahmen. Im Jahr 2020 wurden - coronabedingt - insgesamt 33.684 PKW neu zugelassen, das sind um 8.966 PKW bzw. 21,0% weniger als 2019. Diese Aussage der Landesstatistik Steiermark zu den PKW-Neuzulassungen in der Steiermark stimmt mit den Neuzulassungen im Bezirk Voitsberg überein: Wie der nachstehenden Tabelle zu entnehmen ist, zeigt sich, dass im Bezirk Voitsberg im Jahr 2019 1.562 PKW neu zugelassen worden waren, im 1. Coronajahr 2020 erfolgten 1.226 PKW-Neuzulassungen im Bezirk Voitsberg und damit um 21,5% weniger Neuzulassungen als im Jahr 2019.

Voitsberg - Kfz-Bestand 2002 - 2020

Jahr	Kfz-Bestand	Pkw-Bestand	Kfz / 1.000 EW	Pkw / 1.000 EW	Kfz-Neuzulassungen	Pkw-Neuzulassungen
2002	38.647	28.287	725,4	530,9	1.900	1.459
2003	39.494	28.862	741,6	542,0	2.101	1.548
2004	40.127	29.272	754,2	550,2	2.202	1.609
2005	40.429	29.538	761,8	556,6	2.235	1.674
2006	40.933	29.868	774,2	564,9	2.284	1.693
2007	41.354	30.027	784,9	569,9	2.330	1.652
2008	41.709	30.209	792,4	573,9	2.211	1.558
2009	42.205	30.620	805,1	584,1	2.348	1.796
2010	42.901	31.129	822,2	596,6	2.289	1.699
2011	43.537	31.506	837,3	605,9	2.405	1.779
2012	44.211	31.955	853,9	617,2	2.222	1.635
2013	44.713	32.357	866,5	627,1	2.056	1.529
2014	45.172	32.682	873,7	632,1	2.081	1.511
2015	45.589	32.893	879,2	634,4	1.995	1.436
2016	46.309	33.351	896,8	645,9	2.193	1.623
2017	46.953	33.691	914,7	656,4	2.230	1.648
2018	47.571	34.068	929,8	665,9	2.223	1.655
2019	48.135	34.387	943,0	673,7	2.227	1.562
2020	48.596	34.589	953,9	678,9	1.840	1.226

Quelle: Steirische Statistiken - Steiermark Straßenverkehr 2019 Kfz-Bestand, Neuzulassungen und Unfallgeschehen Heft 6/2020 Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung, Referat Statistik und Geoinformation
www.statistik.steiermark.at

Tabelle 4: KFZ-Bestand Bezirk Voitsberg 2002 bis 2020.

Entsprechend den Ausführungen der Steirischen Statistiken - Steiermark Straßenverkehr 2019 KFZ-Bestand, Neuzulassungen und Unfallgeschehen Heft 6/2020 Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung, Referat Statistik und Geoinformation www.statistik.steiermark.at zeigt sich jedoch, dass trotz der geringeren Anzahl an Neuzulassungen in den Jahren 2019 und 2020 der PKW-Bestand in der Steiermark in den Jahren 2019 und 2020 weiter anstieg (auf 767.561 KFZ am 31.12.2019). Das sind um 9.168 PKW mehr als Ende 2018, was einer Steigerung von 1,2% entspricht und einen neuen Rekord darstellt. Von diesen PKW werden 42,9% mit einem Benzin- und 55,7% mit Dieselmotor angetrieben, 1,4% haben einen alternativen Antrieb (Elektro, Erdgas, bival. Betrieb oder Hybrid). Da in der Steiermark sowohl KFZ als auch PKW-Bestand steigen, erhöht sich auch KFZ- bzw. PKW-Dichte. Auf 1.000 Einwohner entfielen in der Steiermark Ende 2019 877,5 KFZ sowie 615,7 PKW.

Ende 2020 erreichte der PKW-Bestand mit 775.945 KFZ sodann - trotz des Rückgangs an Neuzulassungen - wiederum einen neuen Rekord. 2020 ist die Zahl der PKW in der Steiermark gegenüber 2019 um 8.384 bzw. 1,1% gestiegen. In Summe stieg der PKW-Bestand in der Steiermark in den vergangenen 5 Jahren (2015 bis 2020) um 42.186 bzw. 5,7%.

Betrachtet man die Entwicklung seit 2002 (Abgleich mit dem Verband der Versicherungsunternehmen), ist damit eine permanente Steigerung des PKW-Bestandes in der Steiermark zu sehen: Der PKW-Bestand erhöhte sich seit 2002 jährlich zwischen 0,8% und 1,9%, insgesamt zwischen Ende 2002 und Ende 2020 um 161.768 PKW oder 26,3%. Mit dieser Steigerung des KFZ- als auch des PKW-Bestands, erhöhte sich auch die KFZ- und PKW-Dichte pro 1.000 Einwohner im Jahr 2020 weiter auf 890,5 KFZ bzw. 622,2 PKW. Gemäß Steirische Statistiken - Steiermark Straßenverkehr 2020 KFZ-Bestand, Neuzulassungen und Unfallgeschehen Heft 5/2021 Abteilung 17 Landes- und Regionalentwicklung Referat Statistik und Geoinformation www.statistik.steiermark.at - zeigt sich dieser in der Steiermark seit 2002 vorliegende Trend einer jährlichen Steigerung des KFZ-Bestands/PKW-Bestands auch im Bezirk Voitsberg. In der vorstehenden Tabelle ist dieser Trend im

Bezirk Voitsberg für den Zeitraum zwischen 2002 und 2020 angeführt. In Summe zeigt sich, dass der KFZ-Bestand/PKW-Bestand im Bezirk Voitsberg - wie im gesamten Bundesland Steiermark - auch bei weniger Neuzulassungen jährlich deutlich anwächst.

Aus derzeitiger Sicht und unter Berücksichtigung der statistischen Daten kann man nicht von einer Trendwende beim motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgehen, da u.a. eine Änderung der Antriebsform bei Kraftfahrzeugen (vom fossiler Antriebsform auf Elektromobilität) keine Mobilitätsänderung im Verkehrssystem implizieren. Weiters zeigte sich vor allem bei den Fahrgastzahlen des öffentlichen Verkehrs ein Rückgang in der noch andauernden Pandemiezeit. Welche langfristigen Auswirkungen diese Pandemie auf den ÖV hat und es eventuell eine Verschiebung in Richtung MIV gibt, kann derzeit aus fachlicher Sicht nicht eingeschätzt werden.

Aus fachlicher Sicht sind die Ausführungen des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Punkt 2) (lfd. Nr. 14)

- *Laut einer aktuellen Studie des Wifo und der Statistik Austria hat der Energieverbrauch des österreichischen Verkehrs zwischen den Jahren 2000 und 2018 um mehr als 37 Prozent zugenommen und das BIP-Wachstum deutlich überflügelt (Kleine Zeitung, Online vom 6.1.2021). Im EU-Mittel waren es im selben Zeitraum nur 7,7 Prozent. Die Energieverschwendung des Mobilitätssektors ist unabhängig von der Antriebsart gewaltig und lässt sich nur strukturell lösen. Der Neubau einer Straße würde den Energieverbrauch weiter ansteigen lassen und zum Nichterreichen der österreichischen Klimaziele beitragen.*
- *Der Bezirk Voitsberg ist durch die GKB-Strecke hervorragend an Graz angebunden. Diese Strecke wird in den nächsten Jahren durch die Elektrifizierung attraktiviert werden. Gemeinsam mit dem demnächst startenden "123-Ticket" wird sich der Personenverkehr zusehends auf den öffentlichen Verkehr verlagern (siehe dazu auch Punkt 2.1.2 dieser Einwendung). Diesen Trends widerspricht die geplante Trasse klar.*

Fachplaner Hochkofler:

Die geplante Attraktivierung der GKB wurde im Prognosemodell entsprechend berücksichtigt und abgebildet. Damit wurden die Verkehrsverlagerungseffekte zwischen motorisiertem Individualverkehr und ÖV im Untersuchungsgebiet bis zum Prognosejahr berücksichtigt.

Aus fachlicher Sicht sind die Ausführungen des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.
Punkt 3) (lfd. Nr. 14) Im Projekt ist angeführt, dass sich die Verkehrsbelastung auf Daten des GIS Steiermark beruhen. Laut Erläuterungen des GIS Steiermark basieren diese Daten auf Zählungen, Interpolationen bzw. Modellberechnungen und sind als Schätzungen zu verstehen (dieser Punkt ist in der Erläuterung fett dargestellt). Die Gültigkeit der in der Netzkarte dargestellten Verkehrsstärken ist daher bei Verwendung zu plausibilisieren. Dieser Punkt wurde bei der Planung völlig außer Acht gelassen. Projekte dieser Größenordnung und den zu erwartenden Auswirkungen auf Menschen und die Umwelt sollten meiner Meinung nach auf aktuellen, objektiven Daten gegründet sein und dürfen nicht auf Annahmen beruhen. Aus den unterschiedlichen Annahmen lassen sich auch die großen Unterschiede in den einzelnen Dokumenten der Einreichplanung ableiten. Im technischen Bericht zum Projekt sind als Ausgangsbasis 19.400 KFZ/24 h als JDTV für 2015 angegeben. In der Umweltverträglichkeitserklärung sind 17.500 KFZ/24 h als JDTV für 2015 angeführt. Auch die Prognosen für 2030 sind völlig unterschiedlich: 24.800 KFZ/24 h (Summe alte und neue Trasse) im Technischen Bericht gegenüber 22.400 KFZ/24 h in der Umweltverträglichkeitserklärung. Woher diese Zahlen stammen, ist aus den Unterlagen nicht ersichtlich. Das Projekt ist daher abgesehen von der nicht vorhandenen Nachvollziehbarkeit in sich nicht stimmig und die Unterlagen widersprechen sich. Der

Projektwerber begründet den Neubau auf das hohe Verkehrsaufkommen, ist aber nicht in der Lage dies durch eindeutige Daten nachzuweisen. Aus meiner Sicht ist das Verkehrsaufkommen als Basis des Projektes nicht eindeutig belegt.

Fachplaner Hochkofler:

Es wurden keine Verkehrsbelastungsdaten des GIS Steiermark verwendet. Zur Ermittlung der Verkehrsnachfrage und Verkehrsverteilung im zu untersuchenden Straßennetz erfolgten umfangreiche Verkehrs-erhebungen (Fahrzeuglenkerbefragungen und händische Querschnittszählungen) im Untersuchungsgebiet. Diese Verkehrserhebungen wurden ergänzt durch automatische Querschnittszählungen mittels Seitenradargeräten sowie durch vom Amt der Steiermärkischen Landesregierung zur Verfügung gestellte Verkehrszähldaten. Die Verkehrsbelastungsdaten wurden schließlich im Verkehrsmodell Mooskirchen zusammengeführt, um die Verkehrsmengen und die Verkehrsverteilungen im zu untersuchenden Straßennetz im Ist-Zustand darstellen zu können.

Bei den 19.400 KFZ/24 h im technischen Bericht handelt es sich um den JDTVw (jährlicher durchschnittlicher täglicher WERKTAGSVERKEHR), die 17.500 KFZ/24 h im Fachbericht Verkehr stellen den JDTV (jährlichen durchschnittlichen täglichen VERKEHR) dar. Während JDTV-Belastungswerte beispielsweise für die Lärm- und Emissionsberechnungen benötigt werden, stellen die JDTVw-Belastungswerte die Grundlage für die Leistungsfähigkeitsuntersuchungen der einzelnen Streckenabschnitte und Knotenpunkte im Untersuchungsgebiet dar. In den meisten Fällen liegt der JDTVw höher, deshalb handelt es sich hier nicht um einen Widerspruch.

Auch bei den Prognosedaten handelt es sich bei den 24.800 KFZ/24 h um den JDTVw und bei den 22.400 KFZ/24 h um den JDTV.

Ergänzend wird auf die Projektunterlage „Verkehrszahlen“ mit der Einlage: I.6.2 verwiesen. Aus fachlicher Sicht sind die Ausführungen des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Punkt 4) (lfd. Nr. 14) Auch fehlen den Angaben der zukünftigen Aufteilung des Verkehrs (alte- und neue Trasse) sämtliche Grundlagen und sie sind reine Annahmen, ohne nachvollziehbare Begründungen. Ich fordere daher eine Neubewertung der Prognosen, da sich das Verkehrsaufkommen in den nächsten Jahren anders entwickeln wird, als in der angeführten Prognose aus dem Jahr 2000. So ist zum Beispiel die Errichtung eines Diskonters gegenüber dem Gemeindeamt von Söding-St. Johann (Pläne sind schon weit fortgeschritten) nicht in die Verkehrsprognose eingeflossen.

Fachplaner Hochkofler:

Im Rahmen des vorliegenden Fachberichts Verkehr wurde zunächst der Bestand mit Hilfe eines Verkehrsmodells auf Basis des Verkehrsmodells Steiermark, Stand 2014 - Verkehrsmodell Mooskirchen - abgebildet und bewertet. Dazu wurden umfangreiche Verkehrserhebungen (Verkehrszählungen, Fahrzeuglenkerbefragungen) im Untersuchungsgebiet durchgeführt.

Darauf aufbauend erfolgte die Erstellung der Verkehrsprognose für das Prognosejahr 2030, wobei das zukünftige Verkehrsaufkommen unter Berücksichtigung der Bevölkerungs-, Siedlungs- und Wirtschafts-entwicklung in den betroffenen Gemeinden abgeschätzt wurde.

Auf Basis der ermittelten Prognosebelastung - getrennt für den PKW- und LKW-Verkehr - erfolgte die Darstellung des Nullplanfalls 2030, also jenem Fall der sich im Prognosejahr 2030 ohne die geplante

Baumaßnahme im Projektgebiet einstellten würde. Die Aussagen bezüglich der Wirksamkeit der geplanten Baumaßnahme (Planfall) erfolgte schließlich durch einen Vergleich des Nullplanfalls 2030 mit dem Planfall 2030.

Die zukünftige Aufteilung des Verkehrs stammt somit aus Modellberechnungen des Verkehrsmodells Mooskirchen und ergibt sich aufgrund von Kapazitäten und zulässigen Geschwindigkeiten im Streckennetz. Es handelt sich dabei um eine gängige Vorgehensweise zur Erstellung von Verkehrsprognosen.
Die Prognoseberechnungen stammen nicht aus dem Jahr 2000, sondern wurden im Jahr 2015/2016 durchgeführt.

Das ggst. Verkehrsmodell wurde mit dem Programm VISUM der PTV Group, bei der es sich um eine fachlich anerkannte Software handelt, erstellt. Als Grundlage kamen Verkehrsdaten, die auf Basis der RVS 02.01.12 „Straßenverkehrszählungen“ ermittelt wurden, zur Anwendung.

Aus fachlicher Sicht sind die Ausführungen des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Punkt 5) (lfd. Nr. 14) 2.1.6 Regionalentwicklung 5.2 Projektauswirkung in der Betriebsphase Veränderung der Erreichbarkeit (Punkt 5.2.1).
Hier wird angeführt, dass das Vorhaben zur Attraktivierung und Aufwertung des Bezirkes Voitsberg beiträgt, da die Landeshauptstadt Graz besser erreichbar ist. Die bessere Erreichbarkeit wird jedoch nicht genauer definiert. Die Erreichbarkeit des westlichen Teils der Landeshauptstadt über die Landesstraße L 301 (über Hitzendorf und Steinberg) bleibt vom Projekt unberührt und stellt eine wesentliche Verbindung nach Graz dar (Bezirke Gösting, Eggenberg, Wetzelsdorf, Lend und Teile von Andritz).
Eine objektiv nachvollziehbare Verbesserung (z.B. Auswirkung auf die Fahrzeit) ist dem Projekt nicht zu entnehmen und beträgt nach meiner Berechnung weniger als 2 Minuten.

Fachplaner Hochkofler:

Im Modell ist auch die Route von Graz über Steinberg und Hitzendorf über die L301 enthalten. Neben einer Seitenradarmessung wurde auf der L301 auch eine Fahrzeuglenkerbefragung durchgeführt. Die Quell-Ziel Beziehungen von Graz nach Voitsberg werden somit auf allen möglichen Routen im Modell berücksichtigt.

Die bessere Erreichbarkeit bezieht sich auf jene Fahrten welche über die A2 Süd Autobahn verlaufen. Neben der verkürzten Reisezeit werden Stauerscheinungen in den Spitzenstunden insbesondere an den Knotenpunkten KVA Krottendorf oder KVA Söding vermieden. Die niveaufreie Anbindung an den Autobahnzubringer der A2 ASt Mooskirchen sowie der parallel geführte Begleitweg für Langsamfahrzeuge wirkt sich außerdem deutlich positiv auf die Verkehrssicherheit im Untersuchungsgebiet aus.

Aus fachlicher Sicht sind die Ausführungen des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.
Punkt 6) (lfd. Nr. 14) 2.3. Fachbereich Klima
Dieser Fachbereich hält fest: "[...] Bezüglich der Treibhausgasemissionen des Straßenverkehrs werden durch die Realisierung des Projekts keine relevanten Änderungen bzw. leichte Verbesserungen gegenüber der Nicht-Umsetzung ermittelt [...]".
Wie im Punkt 1.3 dieser Beeinspruchung nachgewiesen, geht die Umweltverträglichkeitserklärung davon aus, dass bis 2030 täglich in Summe 22.400 KFZ beide Trassen befahren werden. Ohne Ausbau werden laut Tabelle l (Seite 21) rund 17.900 KFZ/24 h die B70 befahren. Somit würde der Ausbau zu

einem vermehrten Verkehrsaufkommen (4.500 KFZ mehr als ohne Ausbau) führen. Dass aus dieser Steigerung auf "[...] keine relevanten Änderungen bzw. leichte Verbesserungen [...]" geschlossen werden kann, ist absolut unverständlich. Mehr Verkehr führt zu mehr Treibhausgasen. Ein so großer Zuwachs pro Tag würde daher auch zu einer massiven Steigerung der Emissionen und zu einer wesentlichen Verschlechterung des Zustandes führen.

Fachplaner Hochkofler:

In der Tabelle auf Seite 21 der Umweltverträglichkeitserklärung wurden lediglich die Verkehrsbelastungen der 2 wichtigsten Strecken - B70 - Umfahrungsstraße/B70 Bestandsstraße - angeführt. Die restlichen rund 4.500 KFZ/24 h werden von anderen Streckenbereichen des Gemeinde- und Landesstraßennetzes auf die B70 - Umfahrungsstraße verlagert. Somit kommt es - bei Betrachtung des gesamten Straßennetzes - zu keinem vermehrten Verkehrsaufkommen im Untersuchungsgebiet.
Der Großteil des zukünftigen Verkehrsaufkommens auf der B70 - Umfahrungsstraße wird von der B70 Bestandsstraße auf die B70 - Umfahrungsstraße verlagert. Zudem kommt es zu Verkehrsverlagerungen von der L315 sowie von der Verbindungsstraße zwischen den Siedlungsgebieten Stögersdorf, Hallers-dorf und Krottendorf-Gaisfeld auf die B70 - Umfahrungsstraße.

Die Summe aller Verkehrsverlagerungen bildet die prognostizierte Verkehrsbelastung auf der geplanten B70 - Umfahrungsstraße im Prognosejahr 2030.

Aus Erfahrung der Praxis wird sich bei einer möglichen Umsetzung der geplanten Maßnahme (B70 Neu) eine Verlagerung auch vom angrenzenden niederrangigen Gemeindestraßennetz auf die B70 Neu einstellen, wie dies auch das Verkehrsmodell zeigt, daher sind die Ausführungen des Fachplaners aus fachlicher Sicht nachvollziehbar und plausibel.

Punkt 7) (lfd. Nr. 14) 2.6. UmweltverträgIichkeitserklärung:
Abgesehen von den im Punkt 1.3 dieser Beeinspruchung angeführten Mängeln im Projekt (unterschiedliche Daten der Einreichunterlagen bezüglich JDTV), wird auf folgenden Punkt in der Umweltverträglichkeitserklärung hingewiesen: In der Tabelle 1 (Seite 21) wird bei einem Nichtausbau von einer Zunahme des JDTV von 2015 bis 2030 von 440 KFZ/24 h ausgegangen (von 17.500 auf 17.900). Bei einem Ausbau geht man davon aus, dass die bestehende Straße 7.400 KFZ/24 h befahren werden und die neue Umfahrung 15.000 LKW/24 h. Unter der Annahme, dass sich hier der Projektwerber verschrieben hat und sich die Zahlen auf PKW/24 h beziehen, würden laut Prognose dann in Summe 22.400 KFZ/24 h beide Straßen befahren, was eine Steigerung von 4.900 KFZ/24 h im Vergleich zum Bestand bedeutet. Die Umweltverträglichkeitserklärung geht davon aus, dass sich durch die neue Straße die Steigerung der Verkehrsbelastung mehr als verzehnfachen würde (statt 440 KFZ/24 h, 4.900 KFZ/24 h). Mehr Fahrzeuge pro Tag bedeutet auch mehr für die Umwelt. Die Umweltverträglichkeitserklärung hält somit fest, dass die neue Trasse die Umwelt mehr belasten würde als der Ausbau des Bestands. Damit ist der Ausbau weder umweltschonend noch umweltverträglich.

Alleine aus diesem Grund ist die neue Trasse aus meiner Sicht nicht genehmigungsfähig.

Fachplaner Hochkofler:

Im Verkehrsmodell besitzen alle Strecken wie in der Realität eine bestimmte Kapazitätsgrenze. Die Fahrzeit wird mittels sogenannter CR Funktionen, welche den Zusammenhang zwischen der Verkehrsbelastung und der Kapazität beschrieben, errechnet. Je höher die Belastung desto höher ist die Fahrzeit. Die beschriebene Erhöhung um 440 KFZ/24 h im Modell wurde am höchstbelasteten

Querschnitt im Bereich KVA Söding berechnet. Aufgrund der hohen Auslastung und der dadurch resultierenden höheren Fahrzeit im Bereich dieses Querschnitts, verläuft ein Teil der Fahrten über Alternativrouten bei denen die Reisezeit - trotz längerem Weg - etwas niedriger liegt.

Bei Betrachtung des gesamten Netzes zeigt sich deshalb nicht, dass beim Bau der Umfahrung mehr Fahrzeuge am Tag unterwegs sind.

In der Stellungnahme von Fr. Kranjec-Kern werden einzelne Querschnitte auf den Straßenstrecken B70 Neu und B70 Alt herangezogen. Da es sich im Verkehrsmodell sowie in der Natur um ein Straßennetz handelt, kommt es zu dieser Differenz bei der Verkehrsbelastung. Wie vom Fachplaner erläutert, kommt es bei einer Netzbetrachtung zu keiner Erhöhung der Fahrzeuge am Tag.

Aus fachlicher Sicht sind die Ausführungen des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Punkt 8) (lfd. Nr. 14) Die auf Seite 24 angeführte Bauzeit von 2019 bis 2022 entspricht nicht der Tatsache und wurde nicht geändert. Damit geht die Umweltverträglichkeitserklärung von falschen Annahmen aus.

Fachplaner Hochkofler:

Es liegen keinerlei Widersprüche in der Verkehrsbelastung vor.
Aufgrund des Umfanges des Projektes kann im Vorfeld eine Zeitschiene für die Umsetzung der Maßnahme nur schwer abgeschätzt werden, da es sich z.B. bei der Bescheiderwirkung aus Sicht der Projektwerberin zu Verzögerungen kommen kann. Obwohl es zu zeitlichen Verschiebungen kommt, können die zugrundliegenden Verkehrsbelastungen als aussagekräftig bezeichnet werden, da im Rahmen der Begutachtung die Daten mit neuen Erkenntnissen überprüft wurden.
Punkt 1) (lfd. Nr. 24) Im Projekt wurden die Vor- und Nachteile von alternativen Varianten zu wenig untersucht. Es gibt keine ausreichenden Gegenüberstellungen der „Vor- und Nachteile" anderer Varianten. Der Ausbau der bestehenden Trasse wurde mit der Begründung abgelehnt, dass sich diese Variante in der Vergangenheit als nicht realisierbar dargestellt hat (Seite 23 der Umweltverträglichkeitserklärung). Eine Begründung für diese Darstellung bleibt das Projekt jedoch schuldig. Selbst wenn es zutreffen sollte, dass der Ausbau früher nicht zu bewerkstelligen war, ist es wahrscheinlich, dass sich die Rahmenbedingungen verändert haben und der Ausbau nun möglich ist (Veränderte technische Möglichkeiten, Änderung der Grundbereitstellung, geänderte rechtliche Bedingungen etc.). Es kann angenommen werden, dass die Verbesserung des Bestandes wesentlich geringere Auswirkungen auf Menschen und die Umwelt hat, als der Bau einer neuen Trasse in einer bisher unbelasteten Umgebung. Die Nichtuntersuchung bzw. die Unterlassung des Ausbaus der Bestandstrasse ist aus meiner Sicht ein schwerer Mangel des vorliegenden Projektes.

Fachplaner Jereb:

Detaillierte Angaben zu den Vor- und Nachteilen der untersuchten Varianten finden sich in der Einlage II 2 „Projekthistorie - Trassenvarianten". Es ist davon auszugehen, dass die Trennwirkung beim Ausbau der Bestandstrasse durch notwendige Begleitwege und Lärmschutzmaßnahmen unabhängig von evtl. geänderten Rahmenbedingungen weiterhin gegeben ist. Leider ist nicht klar, auf welche konkreten geänderten Rahmenbedingungen sich bezogen wird und inwieweit diese den Bestandsausbau ermöglichen würden.

Aus straßenbautechnischer Sicht stellt das Projekt den Stand der Technik dar. Bzgl. Änderungen zu

den Fachgebieten Grundinanspruchnahme und Rechtsgrundlage kann an dieser Stelle keine Aussage getroffen werden.

Punkt 2) (lfd. Nr. 24) Der Punkt integrierte Straßenplanung unter interdisziplinärer Zusammenarbeit mit verschiedenen Fachdiensten und Experten sowie beteiligten Menschen, Organisationen und Interessensvertretungen" wurde nicht erfüllt.

Es gab keine Bürgerbeteiligung. Diese fand bis 2010 mit Vorstellungen von damals unfertigen und anderen Projekten statt. Danach wurde dies seitens der Planung eingestellt und die neue Trasse wurde der Bevölkerung erst mit der UVP Einreichung vorgestellt. Dies führt auch dazu, dass der damalige gemeinsame Gemeinderatsbeschluss (2010) der betroffenen Gemeinden sich auf die ursprüngliche im Anfangsstadium befindliche Planung mit einem integrierten Hochwasserschutz für den Ortsteil Hallersdorf bezieht. Für die nun eingereichte Variante gilt dieser jedoch nicht.

Fachplaner Jereb:

Es ist richtig, dass bei der Bürgerinformation im Jahr 2008 die kainachnahe Trasse B2 mit integriertem Hochwasserschutz vorgestellt wurde. Die kainachnahen Trassen führten auch bei der Lärmsituation der Anrainer zu einer stärkeren Entlastung als die GKB-Trassen. Diese Trassenvariante wurde von den betroffenen Gemeinden gemeinsam beschlossen.

Im Zuge des Straßeneinreichprojekts 2014 stellten sich im Zuge von Hochwassersimulationsberechnungen heraus, dass eine Verbindung von Hochwasserschutz und Straßenneubau nicht realisiert werden kann. Es wurde deshalb eine die Trasse B1, die in der Lage weitgehend der Trasse B2 entspricht, mit Rohrdurchlässen geplant, um eine möglichst geringe Verschlechterung beim Hochwasserabfluss zu erreichen. Die jetzige Trasse beinhaltet keinen Hochwasserschutz.
Aus fachlicher Sicht sind die Ausführungen des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.
Punkt 1) (lfd. Nr. 9) 2.7. Technischer Bericht
Dem technischen Bericht, und damit dem eingereichten Projekt fehlen sämtliche Begründungen, warum der gewählte Regelquerschnitt zur Anwendung kommt. Angaben über die einschlägigen Richtlinien und Vorschriften sind nicht enthalten. Ob der Querschnitt der einschlägigen Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) entspricht, ist im Projekt nicht ersichtlich. Auch beim gewählten Aufbau ist kein Bezug zur RVS angeführt.

Dieselben Mängel hat das Projekt auch bei den notwendigen Begleitwegen A-D. Auch hier wurden Fahrbahnbreiten ohne Begründung und Angaben zur RVS angeführt. Fahrbahnbreiten stellen gerade bei untergeordneten Straßen und Wegen eine wesentliche Basis für die Verkehrssicherheit dar. Eine falsch gewählte Straßenbreite kann zu massiven Problemen im Betrieb führen. Die Linienführung und die richtige Fahrbahnbreite sind die einzigen Möglichkeiten die Fahrgeschwindigkeiten zu beeinflussen. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind bei untergeordneten Straßen (unter der Kategorie Landesstraße) die Ausnahme. Zu breite Straßen bewirken zu hohe Geschwindigkeiten und damit eine massive Gefahr für die Verkehrssicherheit. Bei zu schmalen Straßen kommt es zu Problemen bei Begegnungen und es steigt die Unfallgefahr. Bei untergeordneten Straßen ist die richtige Wahl der Straßenbreite und die ausgiebige fachliche Begründung hierfür ein wichtiger Bestandteil jedes Genehmigungsverfahrens. Dieser Punkt fehlt dem Projekt völlig.

Fachplaner Frisch:

Die Bemessung der Fahrstreifenbreite erfolgt nach RVS 03.03.31 „Querschnittselemente sowie Verkehrs- und Lichtraum von Freilandstraßen“. Ausgehend von einem DTVw LKWÄ (dies entspricht nach RVS 02.01.12: NDTV LKWÄ Mo-Fr) von 1.570 LKW /24 h und einer gleichmäßigen Aufteilung auf beide Fahrstreifen ergibt sich nach Abbildung 6 eine Fahrstreifenbreite von 3,75 m.

DTVW = 1.570/2 = 785 Lkw/24h und Fahrstreifen

Vp,mittel = 96 km/h

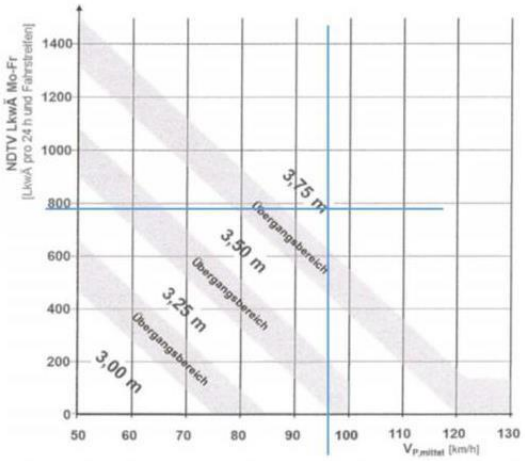

Abbildung 7. Bemessung der Fahrbahnbreite

In der Einlage I.2 „Technischer Bericht“ bzw. in der Einlage I.2.2 „Anlagen zum Technischen Bericht“ wird der Fahrbahnaufbau (Straßenaufbau) der B70 Neu basierend auf der Verkehrsbelastung entsprechend der RVS 03.08.63 „Oberbaubemessung“ hergeleitet.

Bei den Begleitwegen A-D handelt es sich um Gemeindestraßen der Gemeinde Söding-St. Johann. Diese Begleitwege weisen Verkehrsbelastungen zwischen 100 KFZ/24 h und 1.200 KFZ/24 h auf. Auf dieser Basis werden diese den ländlichen Straßen mit größerer Verkehrsbedeutung und Wirtschaftswege für Fahrzeuge mit größerem Breitenbedarf zugeordnet. Der gewählte Regelquerschnitt L5 entsprechend der RVS 03.03.81 „Ländliche Straßen und Güterwege“ entspricht dieser Kategorie.

Der Nebenweg A weist als Verbindung der Landesstraße NEU mit dem Rollauweg - und in weiterer Folge mit Mooskirchen - eine höhere Kategorie auf. Daher werden im betroffenen Ausbauabschnitt die Fahrbahnbreite b=5,50 m gewählt.

Generell ist anzumerken, dass im November 2019 ein Sicherheitsaudit durchgeführt wurde, wo speziell auf sicherheitstechnische Mängel und Probleme eingegangen wurde. Die o.a. Wahl der Straßenquerschnitte wurde dabei nicht bemängelt.

Aus fachlicher Sicht sind die Ausführungen des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.
Zusammenfassend wird aufgrund des unzureichend untersuchten Ausbaus der bestehenden Trasse bzw. von Alternativtrassen, der widersprüchlichen Angaben zu der Verkehrsbelastung, und der aufgezeigten Mängel im Projekt, festgehalten, dass die Auswirkungen des eingereichten Projektes auf die Bewohnerinnen und Bewohner und die Umwelt schwerwiegend sind.

Aus diesem Grund wird die Abweisung des Antrags auf Genehmigung im Sinne des UVP-G 2000 beantragt.

Fachplaner Jereb:

Bei der Erstellung der Einreichunterlagen im Jahr 2015/2016 wurde von einem Baubeginn im Jahr 2019 ausgegangen. Gemäß UVP-Leitfaden (Umweltbundesamt 2019) ist in der Beschreibung der Bauphase eine Bauzeitabschätzung - nicht die genaue Bauzeit - anzugeben.

Detaillierte Angaben zu den Vor- und Nachteilen der untersuchten Varianten finden sich in der Einlage II 2 „Projekthistorie - Trassenvarianten“.

Fachplaner Frisch:

Bei den Verkehrsbelastungen im Technischen Bericht handelt es sich um JDTVW-Werte (Jährlicher durchschnittlicher Werktagsverkehr Mo bis Fr), während in der Umweltverträglichkeitserklärung JDTV- Werte (Jährlicher durchschnittlicher Verkehr Mo bis So) angegeben sind. Die JDTVW-Werte sind üblicherweise höher als die JDTV-Werte.

Zur Zusammenfassung gibt es von Seiten des ASV keine Ergänzungen zu den Stellungnahmen der Fachplaner.

Zur ergänzenden Einwendung:
Im Punkt 2 "Alternative Lösungsmöglichkeiten" wird angeführt, dass der Variantenvergleich, und damit die Grundlage für das Projekt aus dem Jahre 2008 stammt und damit 15 Jahre alt ist. Für ein Projekt dieser Größe mit massiven Auswirkungen auf Menschen und die Umwelt erscheint es nicht zulässig,

dass die Basis der Daten schon so alt ist. Damit entspricht das ganze Projekt nicht mehr den allgemein anerkannten Regeln der Technik und der Wissenschaft. Allein die geplante Verstärkung der Takte der parallel zur B70 verlaufenden GKB-Bahntrasse wird massive Auswirkungen auf den Pendlerverkehr haben. Weitere wichtige Einflüsse auf die Verkehrsströme, welche im Projekt nicht berücksichtigt wurden, sind:

- *Einführung des Klimatickets*
- *Hohe Spritpreise*
- *Verstärktes Home Office*

Außerdem wird festgehalten, dass dem Variantenvergleich im Projekt viel zu wenig Beachtung geschenkt wurde. Variantenvergleiche wurde kaum Platz geboten und die negativen Auswirkungen werden im Schreiben ohne Konkretisierung heruntergespielt und gleichzeitig die positiven hervorgehoben. Auf Seite 6 des oben angeführten Schreibens wird vermerkt "[...] Der Ausbau am Bestand stellt sich als nicht realisierbar dar, da die notwendigen Betriebsgeschwindigkeiten nicht erreicht werden können, die Trennwirkung der Straße sehr hoch wäre und die Ortsbilder massiv negativ beeinflusst würden [...]". Eine klar ableitbare Begründung hierfür fehlt dem Projekt aber zur Gänze.

ASV Ortner: Die geplante Attraktivierung der GKB wurde im Prognosemodell entsprechend berücksichtigt und abgebildet.

Der Pendlerverkehr ist nur sehr gering abhängig vom Spritpreis, da das Mobilitätsbedürfnis großteils nicht geändert werden kann (Fallbeispiele Bedürfnis: Wohnen - Ausbildungsstätte/Wohnen - Arbeitsplatz)

Aus Erfahrung der Praxis (Analyse der Verkehrsdaten von ausgewählten Dauerzählstellen) ist die Wirkung vom Home-Office seit der Pandemiezeit rückläufig und nicht mehr signifikant für die Höhe der Verkehrsbelastung auf Landesstraßen.

Im Punkt 3 "Verkehr" sind folgende Annahmen für 2030 angeführt: 15.000 KFZ/24 h auf der geplanten Umfahrung plus 6.500 KFZ/24 h auf der verbleibenden "alten" B70. Dies ergibt ein prognostiziertes Gesamtverkehrsaufkommen von 21.500 KFZ/24 h. Ohne Bau der Umfahrung geht man von 17.400 KFZ/24 h aus. Das Projekt stellt also klar, dass durch den Bau der Umfahrungsstraße der Verkehr um 20% (oder 4.100 KFZ/24 h) zunehmen wird. Damit kann die geplante Straße nicht umweltverträglich sein. Mit Verwunderung wird festgehalten, dass im Technischen Bericht andere Zahlen angeführt sind. nämlich 16.700 KFZ/24 h auf der neuen Trasse und 8.100 KFZ/24 h auf der alten Trasse. Somit werden bei einem Projekt in verschiedenen Unterlagen unterschiedliche Zahlen angeführt.

ASV Ortner: Eine Steigerung der Verkehrsbelastung am Korridor „B70“ erfolgt unabhängig vom Ausbauzustand. Bei einem für die Wirtschaft unattraktivem Ausbau werden sich einige Ausbauten nicht einstellen und eine gewisse Abwanderung der Bevölkerung mit sich führen.

Unter 1.3 Gegenstand, Punkt 4 der Ergänzungen 2019 zum Einreichprojekt wird angeführt, dass die Hallersdorfbrücke einen Gehweg erhalten und der Randbalken auf 1,1 m verbreitert werden soll. Es wird darauf hingewiesen, dass diese Gehsteigbreite nicht der zuständigen RVS 03.02.12 und der

ÖNORM B 1600 und damit nicht dem Stand der Technik entspricht und eine Gefahr für die Verkehrssicherheit der Fußgänger bedeutet.
ASV Ortner: Da die angrenzenden Abschnitte des Hallersdorfweges auch keinen Gehsteig aufweisen und Fußgänger entsprechend der StVO das Bankett benützen müssen, ist der verbreiterte Randbalken (b=1,10m) nicht als Gehsteig entsprechend der RVS zu sehen, sondern als Möglichkeit zu sehen, diesen als Weiterführung des Bankettes zu nutzen.

Das Projekt geht von mehr als 15.000 KFZ/24 h aus. Damit sind die befestigten Flächen eindeutig dem Flächentyp F4 der ÖWAV-Regelblätter 35 und 45 zuzuordnen, wobei eine flächige Ableitung der Oberflächenwässer bei diesem KFZ-Aufkommen nicht zulässig ist. Es wird um Klarstellung ersucht wie die für die Reinigung der Straßenwässer notwendigen Flächen im Projekt berücksichtigt wurden und welches Ausmaß sie haben werden. Diese Flächen werden dauerhaft einer landwirtschaftlichen Nutzung entzogen. Es wird um Klarstellung ersucht, ob diese Flächen im angeführten 16 ha Bodenbedarf enthalten sind.

ASV Ortner: Das ÖWAV-Regelblatt 45 stellt ein Regelblatt (keine ÖNORM/Richtlinie) dar, in dessen Anwendungsbereich auf Seite 7 für Straße mit einem JDTV von über 15.000 KFZ/24 h auf die RVS 04.04.11 (Gewässerschutz an Straßen) verwiesen wird. In dieser RVS ist als Regelfall 1a die flächige Versickerung über Böschung (Oberbodenpassage) angegeben.

Wasserbautechnik

Aus wasserbautechnischer Sicht wird das vorgelegte Projekt auf mögliche Auswirkungen beurteilt. Die Beurteilung eines Hochwasserschutzes und allenfalls mögliche Auswirkungen sind nicht Aufgabe des wasserbautechnischen ASV im ggst. Verfahren.

Die Durchlässe im Straßendamm sind so angeordnet, dass der Hochwasser-Projektzustand mit dem Straßendamm dem Hochwasser-Bestandszustand weitgehend entspricht. Die angeführten Durchlässe wurden im Zuge der hydraulischen Berechnung beurteilt und sind die Ergebnisse wie bereits im Gutachten angeführt als plausibel zu beurteilen.

Die hydraulischen Berechnungen zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt. Generell sind die Durchlässe so gelegt, dass das Hochwasser nach Abklingen der Hochwasserwelle zur Kainach zurückströmen kann.

Die hydraulischen Berechnungen wurden dem Stand der Technik entsprechend auf Basis der hydrographischen Vorgaben der hierzu zuständigen Landesabteilung mit anerkannten hydraulischen Berechnungsmethoden durchgeführt. Die Durchlässe sichern unter den für das Projekt definierten Randbedingungen die weitgehende Erhaltung des hydraulischen Bestandszustandes.

Wildökologie

„Bei der Wildökologie wird auf den Hasen eingegangen, weitere Wildtiere wie Rehe fehlen in der Betrachtung jedoch völlig. Damit wurde dieser Punkt nicht ausreichend behandelt“.

Dazu wurden von Seiten der Projektwerberin folgende Ausführungen gemacht:
Im UVE-Fachbericht „Wildökologie“ wird das Rehwild als Hauptwildart angeführt, darüber hinaus werden Angaben zum Vorkommen aller weiteren Haarwildarten angeführt.

Die Wildart Rehwild wird im Fachgutachten behandelt. Grundsätzlich sei angemerkt, dass es bei solchen Arbeiten üblich ist, die Ausführungen auf die sog. Leitarten zu konzentrieren. Die dort getätigten Aussagen gelten dann aber eben nicht nur für diese Leitart (im vorliegenden Fall wurden die Leitarten Hase und Fischotter ausgewählt - siehe Gutachten), sondern diese dienen als „Stellvertreter“ für zahlreiche andere Arten auch. Zum Beispiel profitiert von den zusätzlich geforderten Ausgleichsflächen eben nicht nur der Hase, sondern fast alle im Projektgebiet vorkommenden als Wild genannten Arten, wie z.B. auch das Rehwild.

Die Einwendungen von Fr. Kranjec-Kern waren zurück- bzw. abzuweisen. Zudem darf darauf verwiesen werden, dass es sich im gegenständlichen Fall um ein Projektgenehmigungsverfahren handelt, sodass auch nur die eingereichte Variante geprüft wurde. Die oft ins Treffen geführten „Sachprogramme“ wie z.B. Regionalentwicklung stellen im gegenständlichen Fall kein Genehmigungskriterium dar. In Bezug auf den Fachbereich Landschaftsbild - ungeachtet dessen, dass es sich dabei um kein subjektives Parteienrecht handelt - wurde dem Gutachten der Amtssachverständigen nicht auf gleicher fachlicher Ebene begegnet, weshalb auch diesem Einwand nicht zu folgen war; dies gilt im Übrigen auch für die weiteren Vorbringen wie z.B. Schalltechnik, Oberflächenentwässerung etc. Der Einwand in Bezug auf das Themengebiet Schall war unter Verweis auf die Ausführungen der Amtssachverständigen für Schalltechnik und Humanmedizin abzuweisen. Sämtliche gestellten „Anträge“ waren mangels Rechtsgrundlage zurückzuweisen.

Karin und Peter Hackl (OZ 49):

Luftreinhaltung und Lokalklima

Für den der Trasse nahegelegenen Wohnstandort wurde ein Immissionspunkt festgelegt, für den folgende projektbedingte Beiträge sowie Gesamtbelastungen ermittelt worden sind:
Standort: Klein-Gaisfeld 155, 8564 Söding - St. Johann (entspricht Aufpunkt Nr. 7)

Betriebsphase 2022:
JMW PM_{10}: Gesamtbelastung = 28 µg/m³ - Zusatzbelastung = 0.4 µg/m³
JMW NO_2: Gesamtbelastung = 27 µg/m³ - Zusatzbelastung = 2,1 µg/m³
Die IG-L-Genehmigungsvoraussetzungen (siehe Kapitel 1.2.3 bzw. 9.5 im Fachgutachten) werden also auch hier eingehalten.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Umweltmedizin

Luft

Bezüglich der Luftschadstoffe ergeben sich im Betrieb keine relevanten Zusatzbelastungen.

Lärm

Zusätzlich zu den Lärmschutzwänden wurde auch der Innenraumschutz projektiert. Diese Maßnahmen sind als Projektbestandteil für eine positive medizinische Beurteilung umzusetzen.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 14) Durch den Bau der neuen Trasse würden nur etwas mehr als 60% des Verkehrsaufkommens auf die neue Trasse verlagert, mindestens 30% bis 40% des Gesamtverkehrsaufkommens verbleiben auf der alten B70. Die Begründung für die neue Trasse beruht auf Prognosen von ansteigendem Verkehrsaufkommen für die Zukunft. Tatsache ist aber, dass die Zahlen derzeit stagnieren und in Zukunft sinken werden. Dies ist mit der sinkenden Entwicklung des Individualverkehrs im Allgemeinen und auf die rückläufige Bevölkerungsentwicklung im Kernraum des Bezirks begründet. Deshalb fordere ich eine Neubewertung der Prognosen zur Verkehrsentwicklung aus heutiger Sicht, denn die Grundlagen für die Notwendigkeit des Neubaus stammen rund um das Jahr 2000. Man hat die Zahlen für die gescheiterte Bahntrasse einfach auf die Kainachnahe Trasse übertragen.

Fachplaner Hochkofler:

Die Bevölkerungsentwicklung, welche im Raum Voitsberg bis zum Jahr 2030 stagniert bzw. leicht abnimmt, wurde im Modell berücksichtigt. Neben der Bevölkerungsentwicklung beeinflussen jedoch auch Neuansiedlungen von Gewerbebetrieben das zukünftige Verkehrsgeschehen. Dadurch kann auch trotz stagnierender Bevölkerungsentwicklung die Verkehrsbelastung an bestimmten Streckenzügen zunehmen.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.
Punkt 2) (lfd. Nr. 14) Der Zubringerverkehr aus der Region Dietenberg/Ligist, Grabenwart und Steinberg würde künftig in die Ortschaften Hallersdorf, Bubendorf und Stögersdorf Richtung Autobahnauffahrt verlagert. Dies würde zusätzlich Sicherheitsprobleme erzeugen. In der Präsentation der Trasse wird auch die Entlastung der Bahnhofstraße angeführt. Das ist genau jenes Verkehrsaufkommens, das nun in die Orte am rechten Kainachufer verlagert wird. Ich fordere dazu, dass Zahlen auf den Tisch gelegt werden.

Fachplaner Hochkofler:

Der Zubringerverkehr zur A2 Süd Autobahn aus der Region Dietenberg/Ligist, Grabenwart und Steinberg wird sich zum größten Teil auf die B70 Neu oder auf den nördlich der B70 Neu gelegenen Begleitweg verlagern, da die Fahrzeit kürzer ist als über die Route Hallerdorf - Bubendorf - Stögersdorf. Auf der Route Hallersdorf - Bubendorf - Stögersdorf ist somit von keiner Verkehrszunahme und in weiterer Folge von keinen Sicherheitsproblemen auszugehen.

Das Verkehrsmodell, das als Einlage II.5.1. „Fachbericht Verkehr“ dem Einreichkonvolut beigelegt ist, umfasst neben den Hauptrouten ebenso Teile des niederrangigen Straßennetzes, wie die Ortsdurchfahrten Dietenberg, Hallersdorf und Stögersdorf, die südlich der B70 Neu liegen. Im Rahmen der Verkehrsmodellierung, die mit der Verkehrsplanungssoftware VISUM von PTV AG durchgeführt wurde (anerkannte Software), wurden die angeführten Routen in ihrer Charakteristik mitbetrachtet und daraus ergab sich keine Verkehrsverlagerung auf das ggst. niederrangige Straßennetz.

Das Modell basiert auf nachvollziehbaren Ansätzen und dzt. Erkenntnissen bzgl. Bevölkerungs-, Gewerbe-, Industrie- sowie Mobilitätsentwicklung.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Punkt 2) (lfd. Nr. 24) Durch eine umfassende Verkehrsertüchtigung des Bestandes der B70 könnte mit einem Drittel der Kosten in kurzer Zeit eine kreuzungsfreie Verbindung von Krottendorf zum Autobahnzubringer der A2 geschaffen werden. Bestehende Begleitwege könnten genutzt, erweitert und so die Verkehrssicherheit für die Anrainer sichergestellt werden.

Auch Lärmschutzmaßnahmen, Geh- und Radwege könnten endlich ausgebaut werden.
Durch die Gemeindezusammenlegung wurde die strukturelle Entwicklung im Ort St. Johann o. H. gestoppt, das Ortszentrum wurde nach Pichling verlegt. Das immer wieder angeführte Argument der Trennwirkung ist somit entkräftet. Durch die Unterführungen für den querenden Verkehr in St. Johann und Köppling wird sogar eine Verbesserung erzielt. Daher fordere ich eine Neubewertung der Gesamtsituation und die Ingangsetzung eines Dialoges mit den Bürgern, vor allem mit jenen, die an der alten B70 wohnen und muss den Anrainern endlich das Modell einer Bestandsertüchtigung vorgestellt werden, was bisher nicht einmal ansatzweise erfolgt.

Fachplaner Jereb:

Im Jahr 1982 wurde ein 4-spuriger Bestandsausbau mit beidseitigen Begleitstraßen untersucht. Diese Variante scheiterte am Widerstand der Bevölkerung und der Gemeindevertretungen. Im Jahr 1993 wurde daraufhin ein 2-spuriger Bestandsausbau untersucht. Dabei wurde sowohl ein Ausbau mit beidseitigen Begleitwegen als auch ein Ausbau mit einem einseitigen Geh- und Radweg und Lärmschutz in der Gemeinde Söding betrachtet. Dabei ergab sich, dass die erforderliche Leistungsfähigkeit der Straße mit einem 2-spurigen Ausbau nicht erreicht werden kann. Durch den Ausbau am Bestand ergaben sich Trennwirkungen, so dass die Umfeldverträglichkeit nicht erreicht werden konnte und diese Alternativen ausgeschieden wurden. Im Jahr 1996 wurde nochmals die Möglichkeit eines 2-streifigen Bestandsausbaus überprüft. Auch im Jahr 1996 konnte die erforderliche Betriebsgeschwindigkeit durch diesen Ausbau nicht erreicht werden. Außerdem würde es durch die erforderlichen Begleitwege und Lärmschutzmaßnahmen zu einem massiven optischen Eingriff in das Ortsbild führen und der Ort durch die Trasse zweigeteilt. Die Trennwirkung würde zu einer massiven Behinderung des landwirtschaftlichen Verkehrs sowie des Fußgängerverkehrs führen.

Da diese Problemfelder bei einem Ausbau am Bestand bestehen bleiben, wurde ein Bestandsausbau nach 1996 nicht mehr in Betracht gezogen.

Die Verlegung des Gemeindeamtes von Söding-St. Johann nach Pichling ändert nichts an der Trennwirkung für den landwirtschaftlichen Verkehr und den Fußgängerverkehr.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.

Wasserbautechnik

Aus wasserbautechnischer Sicht wird das vorgelegte Projekt auf mögliche Auswirkungen beurteilt. Die Beurteilung eines Hochwasserschutzes und allenfalls mögliche Auswirkungen sind nicht Aufgabe des wasserbautechnischen ASV im ggst. Verfahren. Die hydraulischen Berechnungen wurden dem Stand der Technik entsprechend von einem hierzu fachkundigen Büro auf Basis der hydrographischen Vorgaben der zuständigen Landesabteilung mit anerkannten hydraulischen Berechnungsmethoden durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt. Generell sind die Durchlässe so gelegt, dass das Hochwasser nach Abklingen der Hochwasserwelle zur Kainach zurückströmen kann.

In Bezug auf die Einwendungen zum Thema Lärm- und Schmutzschutz darf auf die Ausführungen der Amtssachverständigen verwiesen werden. Es war daher zum Ergebnis zu kommen, dass diese Einwände abzuweisen sind.

Andrea und Markus Schmölzer (OZ 50 und OZ 207):

Boden und Landwirtschaft

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: Ackerflächen werden zubetoniert

Stellungnahme:
Es werden 16 ha Boden dauerhaft verbraucht, davon 5 ha versiegelt. Im Vergleich der Bodenausstattung der Umlandgemeinden und dem durchschnittlichen jährlichen Bodenverbrauch ist der durch das Vorhaben ausgelöste zusätzliche Bodenverbrauch aus gering einzustufen.

Landschaft, Sach- und Kulturgüter

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Naherholungsraum entlang der Kainach werden im Fachgutachten Dr. Scholler behandelt, wobei die vorhandenen Erholungsinfrastrukturen aufrecht bleiben, jedoch der Erholungswert des Bereichs deutlich gemindert wird. Im Detail wird auf die Ausführungen in Kap. 3.3 des Fachgutachtens verwiesen.

Dr. Kuderna führt zur Einwendung unter der OZ 064 an, dass Generell ein Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht entgegen steht.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Für den der Trasse nahegelegenen Wohnstandort wurde ein Immissionspunkt festgelegt, für den folgende projektbedingte Beiträge sowie Gesamtbelastungen ermittelt worden sind:

Standort: Lindenstraße 71, 8561 Söding - St. Johann (entspricht Aufpunkt Nr. 47)

Betriebsphase 2022:
JMW PM_{10}: Gesamtbelastung = 26 µg/m³ - Zusatzbelastung = 0.4 µg/m³
JMW NO_2: Gesamtbelastung = 17 µg/m³ - Zusatzbelastung = 1,2 µg/m³

Die Auswertehöhe wurde im Projekt mit 3 m festgelegt. Für eine Auswertehöhe von 4 m liegen die Immissionsbeiträge geringfügig darunter.

Die IG-L-Genehmigungsvoraussetzungen (siehe Kapitel 1.2.3 bzw. 9.5) werden also auch hier eingehalten.

Ergänzung zu Immissionspunkt 47: Aus dem Teilgutachten Luftreinhaltung werden die Ergebnisse zusammengefasst. Es kommt an diesem Immissionspunkt zu irrelevanten projektbedingten Immissionsbeiträgen, die zu keiner Verschlechterung der Luftgüte führen.

NO_2 - JMW [µg/m³]

N2022	B2022	Zusatzbel.
16	17	1,2

PM_{10} - JMW

N2022	B2022	Zusatzbel.
25	26	0,4

$PM_{2.5}$ - JMW

N2022	B2022	Zusatzbel.
20	21	0,2

Raumplanung

In der Kundmachung/Edikt 2021wird im Teil 11.7 Regionalentwicklung Seite 22 und 23 ausgeführt, dass gemäß Regionalem Entwicklungsprogramm (REPRO) weitere Zerschneidungen und Segmentierungen landwirtschaftlicher Vorrangzonen zu vermeiden bzw. diese zu sichern sind. Die Umsetzung des geplanten Projektes würde hier einen Zielkonflikt in Bezug auf das REPRO ergeben.

ASV DI Wieser führt in seiner Stellungnahme vom 31.08.2022, GZ.: ABT17-39009/2014-277 aus, dass die Trasse auch als freizuhaltender Planungskorridor („Straßenprojekte“) in das regionale Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) aufgenommen wurde.

Aus überörtlicher Sicht überwiegt die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse für den weststeirischen Zentralraum die - trotz umfangreicher geplanter Ausgleichsmaßnahmen - lokal zu Beeinträchtigungen der Erholungswerte entlang der geplanten Trasse führen werden.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Umweltmedizin

Anmerkung des koordinierenden ASV: Im umweltmedizinischen Gutachten führt die ASV für die Bauphase (Kapitel 9.2.2) aus, dass es durch den Fortschritt der Baumaßnahmen (Verlagerung der Baustelle) und damit zeitlich begrenzten Immissionen in Verbindung mit den staubmindernden Maßnahmen die teilweise relevanten Immissionen im Sinne des Schwellenwertkonzeptes zu wahrnehmbaren Belästigungen durch Staubdeposition kommen, aber zu keinen nachweisbaren gesundheitlichen Veränderungen führen wird. Für die Betriebsphase (Kapitel 9.3.2) wird angegeben, dass Belästigungsreaktionen durch Luftschadstoffimmissionen im µg-Bereich nicht auftreten werden und Gesundheitsgefährdungen bzw. gesundheitliche Auswirkungen für die Anrainer im Vergleich zur Istsituation nicht zu erwarten sind.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 14) Der Zubringerverkehr aus Hallersdorf, Grabenwart und Dietenberg würde aller Wahrscheinlichkeit nach durch die kleine Ortschaften Bubendorf und Stögersdorf auf die Autobahn auf- und abfahren. Ebenso die Bewohner von Köppling und Moosing, welche an der anderen Seite bei der Lindenstrasse auf die Autobahn auf- und abfahren würden. Wir legen Ihnen diesbezüglich einen Plan bei, grün markiert die Lindenstrasse, einmündend in die Rollau. Gelb markiert ist unser Grundstück.

Diese Straßen sind alte nicht für noch mehr Verkehr vorgesehen und jetzt schon sehr überlastet. Dies würde zusätzlich Sicherheitsprobleme erzeugen. Da diese Straßen laut beiliegendem Schreiben vom Land Steiermark Abt. 16 unverändert bleiben.

Fachplaner Hochkofler:

Die Bewohner von Köppling werden über die bestehende B70 und den Zubringer zur A2 Süd Autobahn fahren. Für die Bewohner von Moosing entsteht über die Lindenstraße eine neue Route zur A2 was zu einer geringen Verkehrszunahme in diesem Bereich führt.

Der Zubringerverkehr zur A2 Süd Autobahn aus der Region Dietenberg/Ligist, Grabenwart und Steinberg wird sich zum größten Teil auf die B70 Neu oder auf den nördlich der B70 Neu gelegenen Begleitweg verlagern, da die Fahrzeit kürzer ist als über die Route Hallerdorf - Bubendorf - Stögersdorf. Auf der Route Hallersdorf - Bubendorf - Stögersdorf ist somit von keiner Verkehrszunahme und in weiterer Folge von keinen Sicherheitsproblemen auszugehen.

Das Verkehrsmodell, das als Einlage II.5.1. „Fachbericht Verkehr“ dem Einreichkonvolut beigelegt ist, umfasst neben den Hauptrouten ebenso Teile des niederrangigen Straßennetzes, wie die Ortsdurchfahrten Dietenberg, Hallersdorf und Stögersdorf, die südlich der B70 Neu liegen. Im Rahmen der Verkehrsmodellierung, die mit der Verkehrsplanungssoftware VISUM von PTV AG durchgeführt wurde (anerkannte Software), wurden der angeführte Bereich in seiner Charakteristik mitbetrachtet und daraus ergab sich keine Verkehrsverlagerung auf das ggst. niederrangige Straßennetz und daraus folgend keine Änderung hinsichtlich Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Wasserbautechnik

Die hydraulischen Berechnungen wurden dem Stand der Technik entsprechend auf Basis der hydrographischen Vorgaben der hierzu zuständigen Landesabteilung mit anerkannten hydraulischen Berechnungsmethoden durchgeführt. Die hydraulischen Berechnungen zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt. Generell sind die Durchlässe so gelegt, dass das Hochwasser nach Abklingen der Hochwasserwelle zur Kainach zurückströmen kann.

Die Einwendungen von Fr. und Hrn. Schmölzer waren zurück- bzw. abzuweisen. Ein allfälliger Wertverlust stellt keinen Substanzverlust dar, sodass diese Einwendung abzuweisen war. Sämtliche gestellten Anträge waren mangels Rechtsgrundlagen zurückzuweisen.

Marktgemeinde Mooskirchen (OZ 51):

Luftreinhaltung und Lokalklima

Bei Umsetzung der geplanten Umfahrung zwischen Mooskirchen und Krottendorf werden alle Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L (siehe Kapitel 1.2.3 bzw. 9.5) eingehalten.
Für den Schadstoff NO_2 ist in Zukunft aufgrund der natürlichen Flottenerneuerung - unabhängig von der Umsetzung des Projektes - eine deutliche Reduktion der Belastung zu erwarten. Für den Schadstoff PM_{10} (Feinstaub) ergeben sich bei keinem Anrainer relevante Verschlechterungen. Durch den neuen Trassenverlauf sind jedoch bei einigen Anrainern relevante Verbesserungen der Luftgüte zu erwarten.

In der Gesamtbetrachtung profitieren deutlich mehr Anrainer von einer Verbesserung der Luftgüte, als Anrainer von einer Verschlechterung betroffen sind.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Umweltmedizin

Luftschadstoffe:

In der Gesamtbetrachtung profitieren deutlich mehr Anrainer von einer (relevanten) Verbesserung der Luftgüte als Anrainer von einer Verschlechterung betroffen sind.

Bei Umsetzung der geplanten Umfahrung zwischen Mooskirchen und Krottendorf werden alle Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L eingehalten.

Für den Schadstoff NO_2 ist eine deutliche Reduktion der Belastung zu erwarten. Für den Schadstoff PM_{10} (Feinstaub) ergeben sich bei keinem Anrainer relevante Verschlechterungen. Durch den neuen Trassenverlauf sind bei einigen Anrainern relevante Verbesserungen der Luftgüte zu erwarten.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 9) Der Gemeinderat der Marktgemeinde Mooskirchen stimmt der geplanten Trassenführung B70 in der Variante B2 nur unter der ausdrücklichen Voraussetzung zu, dass die Anbindung zur auszubauenden B70, ausgehend von der Alten Poststraße (Parz. Nr. 1713, KG 63365 Stögersdorf), mit erforderlichen Auf- und Abfahrten in alle Fahrtrichtungen im Gesamt-Bauvorhaben und technisch so ausgeführt wird (Flächenbedarf, Tragfähigkeit, Entwässerung, Fahrbahnbreiten), dass das Befahren mit Fahrzeugen aller Art, jederzeit und ohne jedwede Einschränkungen gewährleistet ist, …

Fachplaner Frisch

Im Projekt ist derzeit vorgesehen, dass das bestehende Gemeindestraßennetz im Bereich des niveaufreien Anschlusses an die neue B70 angeschlossen wird und es zukünftig somit möglich ist, vom Gemeindestraßennetz auf die neue B70 aufzufahren.

Grundsätzlich bleibt die Anbindung zur bestehenden B70 über die L 340, Mooskirchnerstraße bestehen und ist für Fahrzeuge aller Art, jederzeit und ohne jedwede Einschränkung befahrbar.

Aus fachlicher Sicht sind die Ausführungen des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Wasserbautechnik

Die hydraulischen Berechnungen wurden dem Stand der Technik entsprechend auf Basis der hydrographischen Vorgaben der hierzu zuständigen Landesabteilung mit anerkannten hydraulischen Berechnungsmethoden durchgeführt. Die hydraulischen Berechnungen zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt.

In diesem Zusammenhang darf auf § 19 Abs. 3 UVP-G 2000 verwiesen werden, wonach die Standortgemeinde und die an diese unmittelbar angrenzenden österreichischen Gemeinden, die von wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt betroffen sein können, im Genehmigungsverfahren und im Verfahren nach § 20 Parteistellung haben. Solche Gemeinden sind berechtigt, die Einhaltung von Rechtsvorschriften, die dem Schutz der Umwelt oder der von ihnen wahrzunehmenden öffentlichen Interessen dienen, als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen und Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht sowie Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben.
In Zusammenschau der abgegebenen Stellungnahme zu OZ 51 und den Ausführungen der Amtssachverständigen, insbesondere zum Thema Hochwasserschutz, waren die vorgebrachten Einwendungen zurück- bzw. abzuweisen.

Eldin Kahriman, BSc (OZ 52 und OZ 91):

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Wasserbautechnik

Aus wasserbautechnischer Sicht wird das vorgelegte Projekt auf mögliche Auswirkungen beurteilt. Die Beurteilung eines Hochwasserschutzes und allenfalls mögliche Auswirkungen sind nicht Aufgabe des wasserbautechnischen ASV im ggst. Verfahren. Die hydraulischen Berechnungen wurden dem Stand der Technik entsprechend von einem hierzu fachkundigen Büro auf Basis der hydrographischen Vorgaben der zuständigen Landesabteilung mit anerkannten hydraulischen Berechnungsmethoden durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt. Generell sind die Durchlässe so gelegt, dass das Hochwasser nach Abklingen der Hochwasserwelle zur Kainach zurückströmen kann.

Bezüglich der Einwendungen im Zusammenhang mit der Errichtung von Lärmschutzwänden darf daran erinnert werden, dass es sich im gegenständlichen Verfahren um ein Projektverfahren handelt. Dies bedeutet, dass lediglich die projektierten Lärmschutzwände einer Prüfung zu unterziehen waren. Dies führt in weiterer Folge zum Ergebnis, dass diese Einwendungen abzuweisen waren, da den gesetzlichen Anforderungen entsprochen wird.

Manuela Thalhammer (OZ 53 und OZ 194):

Boden und Landwirtschaft

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: Wertvolles Ackerland wird verbraucht

Stellungnahme:
Es werden 10,5 ha landwirtschaftliche Flächen (davon 9,9 ha Ackerland) durch das Vorhaben verbraucht. Wie im Gutachten dargelegt und in unterschiedlichen Datengrundlagen ersichtlich (digitaler Atlas des Landes Steiermark, elektronische österreichische Bodenkarte, eBod), führt die Trasse überwiegend durch mittelwertiges Ackerland, teilweise durch geringwertiges Ackerland und nur

vereinzelt durch hochwertiges Ackerland. Bodenverbessernde Maßnahmen für landwirtschaftliche Flächen im Umfeld sind vorgesehen.

Die Versiegelung und der Verlust von 5 ha Boden ist vor dem Hintergrund der gesamten land- und forstwirtschaftlich genutzten Fläche in den Umlandgemeinden (9.600 ha) und dem Verlust von jährlich 57 ha in diesem Gebiet (Durchschnitt 1990 - 2010) als geringfügig zu bewerten.

Zu möglichen negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Bewirtschaftung führt Dr. Kuderna aus, dass generell ein Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht entgegensteht. Darüber hinaus wurden die erwartbaren Immissionen in der UVE bewertet und als vernachlässigbar erkannt.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Bei Umsetzung der geplanten Umfahrung zwischen Mooskirchen und Krottendorf werden alle Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L (siehe Kapitel 1.2.3 bzw. 9.5) eingehalten.
Für den Schadstoff NO_2 ist in Zukunft aufgrund der natürlichen Flottenerneuerung - unabhängig von der Umsetzung des Projektes - eine deutliche Reduktion der Belastung zu erwarten. Für den Schadstoff PM_{10} (Feinstaub) ergeben sich bei keinem Anrainer relevante Verschlechterungen. Durch den neuen Trassenverlauf sind jedoch bei einigen Anrainern relevante Verbesserungen der Luftgüte zu erwarten. In der Gesamtbetrachtung profitieren deutlich mehr Anrainer von einer Verbesserung der Luftgüte, als Anrainer von einer Verschlechterung betroffen sind.

Wie die flächenhafte Berechnung der projektbedingten Immissionsbeiträge durch die neue Straße zeigt (z.B. Abbildung 19 im Fachgutachten), sinken diese mit zunehmender Entfernung zur Trasse. Erhöhte Lagen am Rande des Kainachtals sind also durch Luftschadstoffe nicht betroffen.

Naturschutz

Durch die erfolgte Grundzusammenlegung in den Jahren 1980 -1982 entstanden größere, zusammenhängende und durch neue Zufahrtswege gut erschlossene Ackerflächen. Die Bauern mussten dafür Grund abtreten. Nun sollen diese Ackerflächen durch die Trasse zerschnitten und entwertet werden, die Zufahrten zu manchen Teilflächen würden bis um das Zehnfache länger, der geplante Wartungsweg mit drei Metern Breite entlang der Strecke ist für das Befahren mit größeren landwirtschaftlichen Fahrzeugen unbrauchbar (für einspurige Mähdrescher und Traktoren mit Stützrädern. Mähdrescher mit Turbo Boost (KITT)!). Diese Einschnitte in die Bewirtschaftungsgrundlagen betreffen rund 40 landwirtschaftliche Betriebe (zwei davon Vollerwerbsbetriebe, vier Biobetriebe). Verärgert sind die Grundbesitzer auch darüber, dass auf ihren Ackerflächen in den Planunterlagen Ökoflächen, Grünbrachen eingezeichnet sind, ohne dass mit ihnen darüber je gesprochen wurde, gar nicht davon zu reden, in welcher Form es für die nicht mehr mögliche wirtschaftliche Nutzung Entschädigungen geben wird. Daher fordere ich zusätzlich die Ertüchtigung des Bestandes, da dadurch diese Beeinträchtigungen wegfallen würden und nur wenige ha Boden (nicht so wertvolles Ackerland) verbraucht würden.

Der Bau der Trasse würde nicht zu verantwortende Eingriffe in die Ökosysteme an der Kainach entlang hervorrufen. Diese Beeinträchtigungen beziehen sich vor allem auf Lebensraumzerschneidungen, Emissions- und Lärmbelastungen aufs gesamte Kainachtal von Krottendorf bis Mooskirchen.

Stellungnahme zu dieser Einwendung seitens der Einreichplanerin:
Die Lage von Ausgleichsflächen wurde aus naturschutzfachlicher Sicht so gewählt, dass eine größtmögliche ökologische Wirksamkeit der Maßnahmen auf den jeweiligen Flächen gegeben ist. Bevorzugt wurden Rest- und Zwickelflächen (insbesondere in Kainachnähe) ausgewählt und beplant.
Negative Auswirkungen auf Tiere in der Bau- und Betriebsphase werden durch die Umsetzung von (Schutz-)Maßnahmen (z.B. Absammeln von Individuen aus dem Baufeld, Errichten von Sperrzäunen am Baustellenrand, Anbringen von Nistkästen, Alt- und Totbaumschutz, Anlage von Gehölzflächen, Bauzeitregelungen, Erhalt und Förderung von Leitstrukturen, Errichtung von Schutzeinrichtungen - Amphibienschutzleiteinrichtungen, Wildzäune -, Anlage von Querungsmöglichkeiten) sowie Ausgleichsmaßnahmen (zur Lebensraumwiederherstellung und Aufrechterhaltung der Leitstrukturfunktion im Zuge der Kainachverlegung erfolgt eine naturnahe Gewässergestaltung mit Gehölzpflanzungen entlang des Flusses bzw. Gehölz- und Wiesenpflanzungen auf Restflächen zwischen Straße und Kainach, um die Funktion des für zahlreiche Tiergruppen essentiell bedeutenden Wanderkorridors entlang der Kainach sicherzustellen und das Lebensraumpotential an der Kainach für die Fauna zu vergrößern) hintangehalten bzw. minimiert. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen sind langfristig keine negativen Populationsveränderungen bei Wildtieren zu erwarten, zumal es sich beim Projektgebiet um ein stark anthropogen beeinflusstes Kulturland (Siedlungsgebiet, Agrarland, viele Spaziergänger und Radfahrer) handelt und somit insbesondere unter den Vögeln und Säugetieren durchwegs wenig empfindliche, kulturfolgende Arten betroffen sind.

Zu Punkt 1: Sie Antwort des ASV zu OZ 045.
Zu Punkt 2: Grundsätzlich ist auf die oa. Ausführungen der Konsenswerberin bzw. auf die Ausführungen des ASV zur Einwendung der OZ 033 zu verweisen.

Raumplanung

In der Kundmachung/Edikt 2021wird im Teil 11.7 Regionalentwicklung Seite 22 und 23 ausgeführt, dass gemäß Regionalem Entwicklungsprogramm (REPRO) weitere Zerschneidungen und Segmentierungen landwirtschaftlicher Vorrangzonen zu vermeiden bzw. diese zu sichern sind. Die Umsetzung des geplanten Projektes würde hier einen Zielkonflikt in Bezug auf das REPRO ergeben.

ASV DI Wieser führt in seiner Stellungnahme vom 31.08.2022, GZ.: ABT17-39009/2014-277 aus, dass die Trasse auch als freizuhaltender Planungskorridor („Straßenprojekte“) in das regionale Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) aufgenommen wurde.

Aus überörtlicher Sicht überwiegt die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse für den weststeirischen Zentralraum die - trotz umfangreicher geplanter Ausgleichsmaßnahmen - lokal zu Beeinträchtigungen der Erholungswerte entlang der geplanten Trasse führen werden.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Umweltmedizin

Luftschadstoffe:

Wie die flächenhafte Berechnung der projektbedingten Immissionsbeiträge durch die neue Straße zeigt, sinken diese mit zunehmender Entfernung zur Trasse. Erhöhte Lagen am Rande des Kainachtals sind daher durch Luftschadstoffe nicht betroffen.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 9 und Nr. 14) Wenn man sich derzeit die Jubelpräsentation und alle Kommentare dazu im Internet anschaut, die getäuschte Vorstellung des Animationsfilms des Überflugs mit entsprechender Musik - wird nur Positives berichtet, es gibt nicht einmal den Ansatz einer negativen oder beeinträchtigenden Auswirkung. Dadurch wird der Bevölkerung ein völlig falsches Bild vermittelt. Als Bürger haben wir aber das Recht und die öffentliche Hand andrerseits hat die Pflicht, möglichst objektiv informiert zu werden/ zu informieren. Die Objektivität und Ausgewogenheit fehlen hier vollkommen. Daher fordere ich, dies durch ergänzende Informationen nachzuholen!

Eine bessere Verkehrssicherheit als beim derzeitigen Bestand ist nicht gewährleistet. Da die Straße jeweils nur eine Richtungsfahrbahn hat, eine Geschwindigkeit von 100km/h erlaubt sein wird und die neue Trasse extrem im Nebelgebiet und Glatteisgefahrenbereich liegt, sind riskante Überholmanöver bei hoher Geschwindigkeit mit horrenden Unfallfolgen zu erwarten.

Fachplaner Frisch:

Die Ausbauparameter wurden entsprechend der derzeit gültigen Richtlinien für eine Projektierungsgeschwindigkeit vp=100 km/h für den Abschnitt vom Autobahnzubringer bis zur Querung der GKB-Bahnstrecke gewählt. Ab der Querung der GKB-Bahnstrecke bis zum Turbokreisverkehr Krottendorf wurde aufgrund der topografischen Gegebenheiten eine Projektierungsgeschwindigkeit vp=80 km/h zugrunde gelegt.

Die schlechte Verkehrssicherheit auf der Bestandsstrecke läßt sich zum größten Teil auf die Inhomogenität des Verkehrs (Langsamverkehr, Normalverkehr) und die hohe Anzahl an Einmündungen mit den damit verbundenen Fahrrelationen bzw. Konfliktpunkten zurückführen. Bei der neuen Trassenführung sind keine Einmündungen geplant, die Querungen und Einmündungen erfolgen niveaufrei. Weiters wird der Langsamverkehr (Traktor, Fuhrwerke, Moped, Radfahrer) auf der neuen B70 nicht zugelassen sein, wodurch es zu einer homogeneren Zusammensetzung des Verkehrs kommen wird. Die Überholsichtweiten wurden überprüft und sind in den Einlagen I.2.1 (Technischer Bericht) und I.2.2 (Anlagen zum Technischen Bericht) angeführt. Es ergeben sich ausreichend Möglichkeiten für Überholvorgänge.

Fachplaner Hochkofler:

Die nach den aktuellen Richtlinien trassierte B70 Packer Straße - Abschnitt „Mooskirchen-Krottendorf“ (B70 - Umfahrungsstraße) ist entsprechend verkehrssicher. Durch die bei Realisierung der B70 - Umfahrungsstraße vorgesehene Trennung des Langsamverkehrs vom fließenden Verkehr durch Errichtung von entsprechenden Begleitwegen kommt es zum einen zu weniger Überholvorgängen von langsam fahrenden KFZ, zum anderen zu keiner Kolonnenverkehrsbildung hinter langsam fahrenden KFZ (Vermeidung von Auffahrunfällen). Die Verknüpfung der geplanten B70 - Umfahrungsstraße erfolgt niveaufrei an den Autobahnzubringer A2 ASt Mooskirchen sowie an das untergeordnete Straßennetz. Damit werden kreuzende bzw. links ein- und links abbiegende - in sich

konfliktträchtige - Fahrzeugmanöver abschließend vermieden, was folglich eine optimale Anbindungslösung in Bezug auf die Verkehrssicherheit darstellt.

Bei Glatteis oder Nebel hat der Lenker eines Fahrzeuges gemäß STVO die Fahrgeschwindigkeit grundsätzlich an die Straßen bzw. Sichtverhältnisse anzupassen.

In der Straßenverkehrsordnung ist unter § 20 Abs. 1 hinsichtlich Fahrgeschwindigkeiten Nachstehendes festgelegt: Der Lenker eines Fahrzeuges hat die Fahrgeschwindigkeit den gegebenen oder durch Straßenverkehrszeichen angekündigten Umständen, insbesondere den Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen, sowie den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen.
Aus fachlicher Sicht sind die Ausführungen des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Punkt 1) (lfd. Nr. 24) Durch eine umfassende Verkehrsertüchtigung des Bestandes der B70 könnte mit einem Drittel der Kosten in kurzer Zeit eine kreuzungsfreie Verbindung von Krottendorf zum Autobahnzubringer der A2 geschaffen werden. Bestehende Begleitwege könnten genutzt, erweitert und so die Verkehrssicherheit für die Anrainer sichergestellt werden.

Zusammenfassung der Hauseinfahrten über ev. Verbindungsstraßen und Nebenstraßen - die auch noch bestehen, Überführungen für Fußgänger und Radfahrer, Lärmschutzmaßnahmen, Geh- und Radwege - könnten endlich ausgebaut werden.

Durch die Gemeindezusammenlegung wurde die strukturelle Entwicklung im Ort St. Johann o. H. gestoppt, das Ortszentrum wurde nach Söding verlegt. Das immer wieder angeführte Argument der Trennwirkung ist somit entkräftet.
Durch die Unterführungen für den querenden Verkehr in St. Johann und Köppling wird sogar eine Verbesserung erzielt. Daher fordere ich eine Neubewertung der Situation.

Fachplaner Jereb:

Im Jahr 1982 wurde ein 4-spuriger Bestandsausbau mit beidseitigen Begleitstraßen untersucht. Diese Variante scheiterte am Widerstand der Bevölkerung und der Gemeindevertretungen. Im Jahr 1993 wurde daraufhin ein 2-spuriger Bestandsausbau untersucht. Dabei wurde sowohl ein Ausbau mit beidseitigen Begleitwegen als auch ein Ausbau mit einem einseitigen Geh- und Radweg und Lärmschutz in der Gemeinde Söding betrachtet. Dabei ergab sich, dass die erforderliche Leistungsfähigkeit der Straße mit einem 2-spurigen Ausbau nicht erreicht werden kann. Durch den Ausbau am Bestand ergaben sich Trennwirkungen, so dass die Umfeldverträglichkeit nicht erreicht werden konnte und diese Alternativen ausgeschieden wurden. Im Jahr 1996 wurde nochmals die Möglichkeit eines 2-streifigen Bestandsausbaus überprüft. Auch im Jahr 1996 konnte die erforderliche Betriebsgeschwindigkeit durch diesen Ausbau nicht erreicht werden. Außerdem würde es durch die erforderlichen Begleitwege und Lärmschutzmaßnahmen zu einem massiven optischen Eingriff in das Ortsbild führen und der Ort durch die Trasse zweigeteilt. Die Trennwirkung würde zu einer massiven Behinderung des landwirtschaftlichen Verkehrs sowie des Fußgängerverkehrs führen.

Da diese Problemfelder bei einem Ausbau am Bestand bestehen bleiben, wurde ein Bestandsausbau nach 1996 nicht mehr in Betracht gezogen.

Die Verlegung des Gemeindeamtes von Söding-St. Johann nach Pichling ändert nichts an der Trennwirkung für den landwirtschaftlichen Verkehr und den Fußgängerverkehr.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.

Punkt 2) (lfd. Nr. 14) Durch den geplanten Bau der neuen Trasse würden mindestens 40% bis 50% des Verkehrs auf der alten B70 verbleiben. Der Individualverkehr ist schon und wird künftig grundsätzlich schrumpfen durch die rückläufige Bevölkerungsentwicklung im Kernraum des Bezirks.

Für Fahrten in den Norden von Graz wird weiterhin die viel kürzere Strecke über Hitzendorf als die Autobahn nach Graz-Süd gewählt werden. Das bedeutet aber für solche Fahrten einen größeren Zeitaufwand und eine längere Strecke als bisher, nämlich von der Einbindung in den Autobahnzubringer bis zum Kreisverkehr Söding im Ausmaß von ca. 2km. Zudem eine Mehrbelastung für die Umwelt.

Fachplaner Hochkofler:

Zu einer längeren Strecke von Graz (Norden) in den Raum Voitsberg kommt es nicht, da die bestehende B70 erhalten bleibt und somit die gleiche Strecke befahren werden kann. Dementsprechend wird sich der Zeitaufwand auch nicht erhöhen, sondern aufgrund der reduzierten Verkehrsbelastungen vor allem in den Spitzenstunden auf der bestehenden B70 etwas verringern.

Auch die Route von Hitzendorf über die B70 Neu führt trotz längerer Wegstrecke aufgrund der höheren zulässigen Geschwindigkeit zu einem flüssigeren Verkehrsablauf und zu einer etwas kürzeren Fahrzeit.
Im Verkehrsmodell sind die möglichen zukünftigen Verkehrsaufteilungen (Verkehrsmengen und Fahrzeiten) am geplanten Straßennetz aus fachlicher Sicht nachvollziehbar und plausibel dargestellt und auf Basis dieser Ergebnisse wurden die zukünftigen Umweltbelastungen abgeleitet.
Aus fachlicher Sicht sind die Ausführungen des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.
Punkt 2) (lfd. Nr. 9) Die geplante Unterführung im Bereich Muggaubach (Sparvariante) ist für alle landwirtschaftlichen Fahrzeuge unmöglich. Lange Anfahrtswege über Hallersdorf und Stögersdorf notwendig. Was wirtschaftlich und ökologisch nicht tragbar wäre.

Fachplaner Frisch:

Bei der Muggaubachbrücke wird sowohl die Gemeindestraße (Stiberweg) als auch ein Feldweg (Verlängerung Lindenstraße) unter der B70 Neu hindurchgeführt. Die Durchfahrtshöhe im Bereich der Gemeindestraße beträgt 4,09 bis 4,3 m, wobei die 4,09 m im Randbereich auftreten. Im Bereich des Feldweges beträgt die Durchfahrtshöhe 4,19 bis 4,33 m.

Dies macht eine Durchfahrt für Fahrzeuge der Feuerwehr, herkömmliche landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge bzw. Mähdrescher und Lastkraftwagen gut möglich.

Die lichte Durchfahrtsbreite zwischen den Stützen und dem Widerlager beträgt bei der Gemeindestraße (Stiberweg) 6,90 m, beim Feldweg (Verlängerung Lindenstraße) 6,50 m.

Aus fachlicher Sicht sind die Ausführungen des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Punkt 3) (lfd. Nr. 9) Durch die neue Trasse würden Emissionen und Lärm auf das ganze Kainachtal, vor allem auf die Siedlungen an den Hügelrändern (Dietenberg, Hallersdorf) verteilt werden. Besonders die mehr als 10 m hohe Brücke über die GKB Strecke bei der Steinwand kann nicht lärmgeschützt werden! Ebenso wurde auch nicht eine zweigleisige GKB Strecke und Elektrizität der

GKB mit eingeplant. Ich fordere dazu Untersuchungen, Fakten und Daten, die in den bisherigen Präsentationen fehlen!

Fachplaner Frisch:

Nach derzeitigem Stand ist ein 2-gleisiger Ausbau der GKB-Strecke nicht vorgesehen. Die derzeitigen Ausbauvorhaben auf der GKB-Strecke betreffen die Elektrifizierung, den Ausbau der Stellwerks- und Sicherungstechnik sowie eine sichere Gesamtlösung für alle Eisenbahnkreuzungen bzw. die Umsetzung der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2021. Nach Angaben der GKB reduzieren sich durch eine Elektrifizierung die Fahrzeiten von Voitsberg nach Graz auf ca. 30 Minuten und sind dichtere Takt-Intervalle möglich.

Wie vom Fachplaner erwähnt, lässt der lichte Raum unter der Brücke über die GKB Strecke fachlich eine Elektrifizierung der Bahntrasse zu, daher werden die Ausführungen des Fachplaners als nachvollziehbar und plausibel beurteilt.

Wasserbautechnik

Aus wasserbautechnischer Sicht wird das vorgelegte Projekt auf mögliche Auswirkungen beurteilt. Die Beurteilung eines Hochwasserschutzes und allenfalls mögliche Auswirkungen sind nicht Aufgabe des wasserbautechnischen ASV im ggst. Verfahren.

Die Durchlässe im Straßendamm sind so angeordnet, dass der Hochwasser-Projektzustand mit dem Straßendamm dem Hochwasser-Bestandszustand weitgehend entspricht. Die angeführten Durchlässe wurden im Zuge der hydraulischen Berechnung beurteilt und sind die Ergebnisse wie bereits im Gutachten angeführt als plausibel zu beurteilen.
Die hydraulischen Berechnungen zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt. Generell sind die Durchlässe so gelegt, dass das Hochwasser nach Abklingen der Hochwasserwelle zur Kainach zurückströmen kann.

Die hydraulischen Berechnungen wurden dem Stand der Technik entsprechend auf Basis der hydrographischen Vorgaben der hierzu zuständigen Landesabteilung mit anerkannten hydraulischen Berechnungsmethoden durchgeführt. Die Durchlässe sichern unter den für das Projekt definierten Randbedingungen die weitgehende Erhaltung des hydraulischen Bestandszustandes.

Die Einwendungen von Fr. Thalhammer waren mangels Vorbringens subjektiver Rechte zurückzuweisen.

MMag. Ute Pöllinger, Umweltanwaltschaft (OZ 54):

Bautechnik

Im Baustellenkonzept wird dargelegt, dass für die Bauarbeiten Fahrzeuge und Geräte der Emissionsklasse Stufe III eingesetzt werden; dies entspricht keinesfalls dem Stand der Technik und ist aus meiner Sicht entsprechend zu adaptieren und auch in die Ausschreibung zu übernehmen.

Aus meiner Sicht unverständlich ist die Darlegung im Baustellenkonzept, dass der Massentransport von Humus hinsichtlich der Fahrbewegungen unberücksichtigt bleibt. Diese Fahrbewegungen finden statt, auch wenn sie teilweise nur kleinräumig durchgeführt werden müssen. Sie können sich hinsichtlich der

Luftbelastungen in der Bauphase daher selbstverständlich auswirken, weshalb sie aus meiner Sicht in das Bauverkehrsaufkommen einzubeziehen sind. Aufgrund dieser Unschlüssigkeiten im Baukonzept sind die Schlussfolgerungen im FB Luftreinhaltung für die Bauphase aus meiner Sicht nicht nachvollziehbar.
Diese Frage betrifft nicht das Gutachten Bautechnik vom 17.06.2021 erstellt von DI Edwin Schwarzenbacher und es wird auf die Beantwortung durch den Fachbereich Im- und Emissionstechnik verwiesen.

Boden und Landwirtschaft

Dr. Scholler:

Flächenverbrauch, Flächenversiegelung, Bodenverbrauch
Die dauerhaft versiegelten Flächen sind ein eindeutig negativer Beitrag hinsichtlich der Bodenversiegelung in Österreich. Allerdings sind die Belastungen des Verkehrs, die derzeit im untergeordneten Straßennetz mit deutlich erhöhten Immissionen vorhanden sind und auf diesen Lückenschluss verlagert werden sollen, in eine Bewertung miteinzubeziehen, sodass unter Berücksichtigung von Entlastung und Belastung sowie der Gesamtfläche eine Auswirkung verbleibt, die insgesamt mit geringfügig zu bewerten ist. Betreffend Flächenzerschneidung und Bewirtschaftungserschwernissen muss darauf hingewiesen werden, dass diese im Rahmen einer UVP nicht zu berücksichtigen sind und hier auf das Zivilrecht verwiesen werden muss.

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: Versiegelung von landwirtschaftlich genutztem Boden

Stellungnahme:
Es werden 16 ha Boden dauerhaft verbraucht, davon 5 ha versiegelt. Im Vergleich der Bodenausstattung der Umlandgemeinden und dem durchschnittlichen jährlichen Bodenverbrauch ist der durch das Vorhaben ausgelöste zusätzliche Bodenverbrauch aus gering einzustufen.

Gewässerökologie

In der Stellungnahme wir unter Pkt. „Schutzgut Boden und Fläche“ auf Seite 3 ausgeführt, dass die Anbindung des Muggaubaches und des Lahnbaches an die Kainach dargestellt werden soll.

Aus Sicht des ASV für Limnologie ist laut E-Mail vom 02.06.2023 dazu anzumerken, dass diese Vorhaben Projektsbestandteil sind und die fachgerechte Ausführung im Zuge der ökologischen Bauaufsicht erfolgen kann.

Landschaft, Sach- und Kulturgüter

„Im FB Mensch - Freizeit, Erholung, Tourismus werden insbesondere die Auswirkungen auf die Funktionalität des Radweges „Lipizzaner-Tour“ als bedeutende regionale Freizeitinfrastruktur mit hoch beurteilt und in weiterer Folge als Maßnahme die Verlegung des betroffenen Abschnittes „vorgeschlagen“. Diesbezüglich wird auch ein konkreter „Vorschlag“ für die Verlegung der Radroute „Lipizzanertour“ entwickelt. Aus meiner Sicht ist aufgrund dieser Formulierung nicht klar, ob diese Maßnahme vom Antragsteller auch tatsächlich umgesetzt wird, weil jede Verbindlichkeit fehlt. Es wird daher erforderlich sein, dass sich das Land Steiermark dazu äußert, ob die vorgeschlagene Route auch tatsächlich umgesetzt wird (Streckenverlauf lt. FB: von Stögersdorf über den Schafferweg kommend fährt man unmittelbar nach der Überquerung der Kainach flussaufwärts auf der Gemeindestraße direkt an der Kainach entlang und zweigt erst beim Muggaubach Richtung Norden ab. Die B70 wird bei km 2,606 mit einer Brücke (K 2) über den Stiberweg, den Muggaubach sowie -Weg geführt. Unmittelbar nach dieser Unterführung kann die Lipizzaner-Tour wieder in den alten Streckenverlauf einmünden und verläuft dann über rund 700 m direkt entlang der B70)“.

Die erforderliche Verlegung der Radroute „Lipizzanertour“ ist mit Maßnahme FE-BE-01 verbindlich festgelegt. Die Fixierung der Routenführung muss durch die zuständige Landesstelle erfolgen.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Damit das Projekt aus luftreinhaltetechnischer Sicht positiv zu beurteilen ist, sind aus fachlicher Sicht die in Kapitel 1.2.3 bzw. 9.5 beschriebenen Voraussetzungen zu erfüllen.

Die kritischen Stellen für die Beurteilung sind also nicht die Bereiche, die durch die neue Trasse entlastet werden, sondern jene, die sich in deren Nahbereich befinden. Dies wurde durch die Festlegung von konkreten Immissionspunkten für diese Anrainer geprüft.

Die Auswertungen zeigen, dass sowohl im Prognosejahr 2022 als auch im Prognosejahr 2030 bei keinem der Anrainer mit der Überschreitung von Grenzwerten durch projektbedingte Emissionen zu rechnen ist. Bei PM_{10} kommt es an keinem Immissionspunkt zu einem relevanten Immissionseintrag, somit ist der Einfluss auf die Luftgütesituation im Projektgebiet vernachlässigbar.

Sowohl bei diesem Punkt als auch bei der Bewertung der Bauphase spielt die lange Dauer zwischen Erstellung der Unterlagen und dem Zeitpunkt der Beurteilung eine wichtige Rolle. Da durch den Fortschritt des Standes der Technik und der Erneuerung der Flotte die Verkehrsemissionen zurückgehen, beschreibt die Situation für das Inbetriebnahmejahr 2022 eine ungünstige Situation, die zum Zeitpunkt der tatsächlichen Inbetriebnahme bereits deutlich günstiger sein wird.

Zum Zeitpunkt der Projektserstellung entsprach Stufe III b dem Stand der Technik. Zum Zeitpunkt der Beurteilung wurde der Stand der Technik bereits durch die Stufe V beschrieben. Dies wurde im Zuge der Erarbeitung der Maßnahmenvorschläge für die Bauphase selbstverständlich berücksichtigt.
Die Emissionsmengen aus dem Betrieb mobiler Maschinen und Geräte auf Basis der Stufe III b sind in Tabelle 14 zusammengefasst. Unter Berücksichtigung des aktuellen Standes der Technik ergeben sich folgende Emissionsmassenströme. Keine Änderungen ergeben sich klarerweise bei den Emissionen aus Aufwirbelung und Manipulation, die jedoch den Hauptteil der Massenströme verursachen.

Die folgende Tabelle zeigt die Veränderungen, die sich durch die Verbesserung des Emissionsstandards bei den Baumaschinen ergeben.

Tabelle 25: Emissionen aus dem Baustellenbetrieb unter Berücksichtigung des Emissionsstandards Stufe V

Baujahr	$PM_{10, diff}$ [kg/a]	$PM_{10, Motor}$ [kg/a]	NOx [kg/a]
Jahr 1	1936	10 (-43%)	900 (-63%)
Jahr 2	6050	37 (-46%)	3600 (-64%)
Jahr 3	1799	20 (-51%)	1900 (-66%)
Jahr 4	10	0 (-56%)	30 (-39%)

Tabelle 5: Emissionen Baustellenbetrieb

Immissionsgrenzwerte des IG-L sollen vor den Auswirkungen von Luftschadstoffemissionen bei lebenslanger Exposition schützen. Bei kurzzeitigen Ereignissen (Baustellen) haben daher Maßnahmen zur Vermeidung von Emissionen nach dem Stand der Technik sowie eine gute Information der Betroffenen oberste Priorität. Zur Sicherstellung der Einhaltung dieser Vorgaben wird sowohl eine Aufsicht installiert, die die Aufgabe hat, die Einhaltung der Maßnahmen zu überwachen und für die Bevölkerung zur Verfügung zu stehen, als auch als Beweissicherung und zur Überwachung kontinuierlichen Luftgütemessungen durchzuführen.

Im zunächst vorgelegten Baukonzept wurden interne Fahrten nicht berücksichtigt. Es fehlen die internen LKW-Fahrten auf dem Baufeld, die sich durch den Abbau die Zwischenlagerung sowie den Wiedereinbau von Humusmaterial ergeben.

Im Baukonzept beträgt das zwischengelagerte Oberbodenmaterial 9.100 m². Bei einer Schüttdichte von 1.7 t/m³ und einem Ladegewicht der LKWs von 17.5 t unter Berücksichtigung von Leerfahrten errechnen sich ca. 1.768 LKW-Fahrten für den Humusabtrag und der Zwischenlagerung. Die ungefähr gleiche Anzahl von LKW-Fahrten benötigt es für den Wiedereinbau des zwischengelagerten Materials. Somit beläuft sich die Summe der zusätzliche internen LKW-Fahrten auf ca. 3.536 LKW-Fahrten.

Laut Bauzeitplan findet der Oberbodenabtrag und der Transport zu den Zwischenlagerflächen im ersten Baujahr statt, der Wiedereinbau im dritten Baujahr. Für das emissionsstärkste zweite Baujahr sind keine, diesen Arbeitsschritten zuzuordnenden Transportfahrten vorgesehen.

Die Emissionen erhöhen sich im Vergleich zum Baukonzept, das der Beurteilung zugrunde liegt im ungünstigsten Fall (erstes Baujahr) für PM_{10} um 3,3%. Auf die Beurteilung und die vorgesehenen Maßnahmen hat dies keinen Einfluss.

Naturschutz

Schutzgut biologische Vielfalt:
Die geplante B70 Neu beansprucht im Wesentlichen landwirtschaftlich genutzte Flächen, die ökologisch eher gering sensibel sind. Im Bereich Hallersdorf bzw. St. Johann nähert sich die Trasse jedoch sehr stark der Kainach an; ein kleiner Streuobstbestand wird „überfahren". Aus dem FB „Pflanzen" ist für mich nicht ersichtlich, ob die Bauarbeiten zu Schäden an den Wurzeln der Ufervegetation und in weiterer Folge zum Absterben von Bäumen führen können. Diesbezüglich ist eine Klarstellung erforderlich, zumal der Uferbewuchs sowohl ökologisch als auch landschaftsästhetisch einen sehr wertvollen Bestandteil des Planungsgebietes darstellt.

Festzuhalten ist, dass die geplanten Maßnahmen zum Schutz für Tiere und zur Wiederherstellung geeigneter Lebensräume jedenfalls zu begrüßen sind. Es wird jedoch angemerkt, dass die Maßnahmenbeschreibung aus meiner Sicht noch zu konkretisieren ist. Beispielsweise darf auf die Maßnahmen Ökologie NR_BE_01, Ökologie NR_BE_02 eingegangen werden: Dabei handelt es sich laut FB Pflanzen um Böschungsgestaltungen entlang der B70 Neu und der Überführung Hallersdorf - Ruderalfluren. Die Maßnahme wird beschrieben wie folgt: „Im Zuge der Böschungsgestaltung entlang der B70 Neu und im Bereich der Überführung Hallersdorf werden neben Gehölzpflanzungen auch Ruderalfluren im Gesamtausmaß von ca. 13.000 m² geschaffen. Dadurch kann der Verlust bestehenden Straßenbegleitgrüns im Gesamtausmaß von ca. 4.682 m² sowie der dauerhafte Verlust eines Rohrglanzgrasflures im Ausmaß von ca. 186 m² mit einem deutlichen Flächengewinn ausgeglichen werden". Diese Maßnahmen werden auch im FB Landschaft als Maßnahmen mit hoher Wirksamkeit angeführt und dort als „Böschungsbepflanzung mit standortgerechten Einzelgehölzen unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit und Vorgaben des Straßenerhaltungsdienstes" beschrieben. Wie die Bepflanzung tatsächlich ausgestaltet sein wird, erschließt sich mir aus den Beschreibungen nicht. Dasselbe gilt für die weiteren Bepflanzungsmaßnahmen. Aus meiner Sicht sind die Maßnahmen daher zu konkretisieren bzw. spätestens vor Baubeginn ein konkretes Gestaltungskonzept vorzulegen und vom naturkundlichen ASV zu prüfen.

Stellungnahme zu dieser Einwendung seitens der Einreichplanerin:
Zu Punkt 1:
Der Wurzelbereich von Bäumen umfasst im Allgemeinen die gesamte Kronentraufe zuzüglich ca. 1,5 m. Im betreffenden Abschnitt verläuft die Grenze der temporären Beanspruchung teilweise im Bereich der Kronentraufe. Somit ist eine Verletzung des Wurzelsystems bei Baggerarbeiten im Bereich 1,5 m ab Kronentraufe nicht auszuschließen. Sind Abgrabungen in diesen Bereich unvermeidbar, so können betroffene Bäume durch den Einbau eines sog. Wurzelvorhanges vor größeren Schäden bewahrt werden. Relevante Bereiche müssen nach Vermessung der Trasse unter Beiziehung von entsprechenden Experten festgelegt werden. Auch für eine fachgerechte Ausführung sind entsprechende Experten erforderlich.

Zur Errichtung eines Wurzelvorhanges wird an der Beanspruchungsgrenze (Mindestabstand zur Außenkante Stammfuß von 2,5 m muss in jedem Fall eingehalten werden und ist entsprechend der Plandarstellungen auch möglich) händisch ein min. 25 cm breiter Graben angelegt. Die Tiefe des Grabens muss den durchwurzelten Bereich umfassen. Die dabei freigelegten Wurzeln müssen fachgerecht zurückgeschnitten und versorgt werden, sodass diese keine Eintrittspforte für Pilze und

Fäulen darstellen. Anschließend wird der Wurzelvorhang z.B. mittels Jutevlies, Maschendraht und Holzpfählen errichtet. Der Bereich zwischen dem Vorhang und dem Wurzelballen wird anschließend mit geeignetem Vegetationssubstrat verfüllt. Die Ausführung sollte im Frühjahr oder Herbst vor Beginn der Bauarbeiten durchgeführt werden. Der Wurzelvorhang ist bis zum Baubeginn und während der Bauzeit feucht zu halten.

Bei fachgerechter Umsetzung dieser zusätzlichen Schutzmaßnahme ist nicht mit dem Absterben von Bäumen im angrenzenden Ufergehölzbestand zu rechnen.

Zu Punkt 2:
Wir schließen uns den o.a. Ausführungen an und schlagen dem naturkundlichen ASV vor, die „Erstellung eines detaillierten Gestaltungskonzeptes und dessen Prüfung durch einen naturkundlichen ASV vor Baubeginn" als Auflage vorzuschreiben. Dies entspricht darüber hinaus der üblichen Vorgehensweise im Zuge von UVP-Verfahren.

Zu Punkt 1 und 2: Grundsätzlich ist diesbezüglich auf die oa. Ausführungen der Konsenswerberin zu verweisen. Insbesondere wurde vom ASV ein entsprechender Auflagenvorschlag formuliert.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Umweltmedizin

Lärmimmissionen:

Die humanmedizinische Beurteilung erfolgte erst im UVP Gutachten auf Basis der technischen Gutachten. Die im schalltechnischen Gutachten zitierten Maßnahmen (Lärmschutzwände, Schalldämmlüfter, Schallschutzfenster) sind als Projektbestandteil für eine positive medizinische Beurteilung umzusetzen**.**

Luftschadstoffe:

Auf Basis des Immissionstechnischen Gutachtens konnte aufgrund der beschriebenen Voraussetzungen und Ergebnisse eine positive Beurteilung abgegeben werden.

In ihrer Stellungnahme (OZ 54) führt die Umweltanwältin folgendes aus: *„durch das Vorhaben werden grundsätzlich mehr Anrainer von Luft- und Lärmbelästigungen entlastet als Nachbarn neu belastet werden".* Dies entspricht der Rechtsfigur des Entlastungsprivilegs. Bezogen auf den Einwand hinsichtlich der Verwendung von Baumaschinen und Fahrzeugen der Emissionsklasse Stufe III darf auf die Auflage Nr. 33 verwiesen werden, die einen zwingenden Einsatz von Baumaschinen und Fahrzeugen der Emissionsklasse Stufe V (engl. Stage V) fordert.

Bezüglich der Vorbringen zu Unklarheiten in den Projektunterlagen darf auf die Ergebnisse der mündlichen Verhandlung verwiesen werden. Zum Vorbringen in Bezug auf das Schutzgut biologische Vielfalt darf auf die Ausführungen des Amtssachverständigen verwiesen werden, welche als Reaktion auf die Vorbringen auch einige Auflagenvorschläge, die von der Behörde übernommen worden sind, formuliert hat. Bezüglich der Vorbringen zu den Themengebieten Schutzgut Boden und Fläche darf auf die Ausführungen der Sachverständigen Dr. Scholler und Dr. Kuderna verwiesen werden.

Exkurs:

Mit der UVP-G Novelle 2018 fand folgende Änderung/Ergänzung des UVP-Gesetzes statt: *Mit der eigenständigen Nennung des Schutzguts Fläche wird nun über den bereits bestehenden qualitativen Schutz des Bodens hinaus auch der Aspekt des Flächenverbrauchs durch Versiegelung stärker betont;* diese Änderung ist auf alle Verfahren anzuwenden, die nach dem 16.05.2017 beantragt wurden, was im gegenständlichen Fall zutrifft.

Flächenverbrauch als Schutzgut: RV 275 BlgNR 26. GP 2 (UVP-G Novelle 2018):

Mit der eigenständigen Nennung des Schutzguts Fläche wird nun über den bereits bestehenden qualitativen Schutz des Bodens auch der Aspekt des Flächenverbrauchs durch Versiegelung stärker betont, wobei diese Betrachtung bereits der gängigen Praxis in Österreich entspricht (vgl. UVE-Leitfaden 2012 des UBA). Dabei ist bei vorhabensbedingter Boden-Flächeninanspruchnahme auch die Intensität der Beeinträchtigung, etwa durch Versiegelung (insbes. Bei natürlich gewachsenen Böden) in Abhängigkeit von den Veränderungen der Bodenfunktionen (Nährstoff-, Speicher-, Pufferfunktion etc.) angemessen zu berücksichtigen.

Bodenfunktionsbewertungen haben sich an der ÖNORM L 1076 zu orientieren.

Begriffsbestimmungen:

- Flächenverbrauch: dauerhafter Verlust biologisch produktiven Bodens durch Versiegelung, Bebauung und Überbauung für siedlungs-, verkehrs- und industriell-gewerbliche Zwecke.
- Bodenversiegelung: Boden wird luft- und wasserdicht abgedeckt, wodurch Regenwasser nicht oder nur unter erschwerten Bedingungen versickern kann. Auch der Gasaustausch des Bodens mit der Atmosphäre wird gehemmt (Quelle: Deutsches UBA).

Gesetzestexte:

§ 1 UVP-G 2000: (1) Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist es, unter Beteiligung der Öffentlichkeit auf fachlicher Grundlage

1. die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben
a) auf Menschen und die biologische Vielfalt einschließlich der, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume,
b) auf **Fläche und Boden,** Wasser, Luft und Klima,
c) auf die Landschaft und
d) auf Sach- und Kulturgüter
hat oder haben kann, wobei Wechselwirkungen mehrerer Auswirkungen untereinander miteinzubeziehen sind,

2. Maßnahmen zu prüfen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden,

3. die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens darzulegen und

4. bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten darzulegen.

§ 6 UVP-G 2000: (1) Die Umweltverträglichkeitserklärung hat folgende Angaben zu enthalten:

1. Eine Beschreibung des Vorhabens nach Standort, Art und Umfang, insbesondere:
a) eine Beschreibung der physischen Merkmale des gesamten Vorhabens einschließlich allfälliger erforderlicher Abbrucharbeiten sowie des Bedarfs an Flächen und Boden während des Baus und des Betriebes;
b) eine Beschreibung der wichtigsten Merkmale während des Betriebes (z.B. der Produktions- oder Verarbeitungsprozesse), insbesondere hinsichtlich Art und Menge der verwendeten Materialien und natürlichen Ressourcen;
c) die Art und Menge der zu erwartenden Rückstände und Emissionen (Belastung des Wassers, der Luft, des Bodens und Untergrunds, Lärm, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlung usw.), die sich aus dem Bau und dem Betrieb ergeben;
d) die durch das Vorhaben entstehende Immissionszunahme;
e) ein Klima- und Energiekonzept: Energiebedarf, aufgeschlüsselt nach Anlagen, Maschinen und Geräten sowie nach Energieträgern, verfügbare energetische Kennzahlen, Darstellung der Energieflüsse, Maßnahmen zur Energieeffizienz; Darstellung der vom Vorhaben ausgehenden klimarelevanten Treibhausgase (§ 3 Z 3 des Emissionszertifikategesetzes) und Maßnahmen zu deren Reduktion im Sinne des Klimaschutzes; Bestätigung eines befugten Ziviltechnikers oder technischen Büros, dass die im Klima- und Energiekonzept enthaltenen Maßnahmen dem Stand der Technik entsprechen;
f) eine Darstellung der vorhabensbedingten Anfälligkeit für Risiken schwerer Unfälle oder von Naturkatastrophen sowie gegenüber Klimawandelfolgen (insbesondere aufgrund der Lage);

2. eine Beschreibung der anderen vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften realistischen Lösungsmöglichkeiten (z.B. in Bezug auf Projektdesign, Technologie, Standort, Dimension), der Nullvariante und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe sowie ein überblickshafter Vergleich der für die Auswahl der eingereichten Variante maßgeblichen Umweltauswirkungen; im Fall des § 1 Abs. 1 Z 4 die vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten;

3. eine Beschreibung der voraussichtlich vom Vorhaben erheblich beeinträchtigten Umwelt, wozu insbesondere die Menschen, die biologische Vielfalt einschließlich der Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, **die in Anspruch genommenen Flächen, der Boden,** das Wasser, die Luft, das Klima, die Landschaft und die Sachgüter einschließlich der Kulturgüter sowie die Wechselwirkungen zwischen diesen Schutzgütern gehören;

4. eine Beschreibung der voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt, infolge
a) des Baus und des Betriebes des Vorhabens (ua. unter Berücksichtigung der eingesetzten Techniken und Stoffe sowie der **Flächeninanspruchnahme**),
b) der Nutzung der natürlichen Ressourcen,
c) der Emission von Schadstoffen, Lärm, Erschütterungen, Licht, Wärme und Strahlung, der Verursachung von Belästigungen und der Art, Menge und Entsorgung von Abfällen,
d) des Zusammenwirkens der Auswirkungen mit anderen bestehenden oder genehmigten Vorhaben,

e) des vorhabensbedingten Risikos schwerer Unfälle oder von Naturkatastrophen sowie des Klimawandels sowie eine Beschreibung der zur Ermittlung der Umweltauswirkungen angewandten Methoden;

5. eine Beschreibung der Maßnahmen, mit denen wesentliche nachteilige Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt vermieden, eingeschränkt oder, soweit möglich, ausgeglichen werden sollen und allfälliger Präventiv- oder Minderungsmaßnahmen für den Fall von schweren Unfällen oder von Naturkatastrophen, sowie allfälliger Maßnahmen zur Beweissicherung, zur begleitenden Kontrolle und zur Nachsorge. Bei Ausgleichsmaßnahmen sind jedenfalls der Maßnahmenraum sowie die Wirkungsziele zu beschreiben;

6. eine allgemein verständliche Zusammenfassung der Informationen gemäß Z 1 bis 5;

7. Referenzangaben zu den Quellen, die für die oben angeführten Beschreibungen herangezogen wurden sowie eine kurze Angabe allfälliger Schwierigkeiten (insbesondere technische Lücken oder fehlende Daten) des Projektwerbers/der Projektwerberin bei der Zusammenstellung der geforderten Angaben;

8. einen Hinweis auf durchgeführte strategische Umweltprüfungen im Sinn der Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung von Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme, ABl. Nr. L 197 vom 21.07.2001 S. 30, mit Bezug zum Vorhaben.

(2) Der Projektwerber/die Projektwerberin hat dafür zu sorgen, dass die Umweltverträglichkeitserklärung von kompetenten Fachleuten erstellt wird. Soweit relevante Ergebnisse anderer umweltbezogener Prüfungen (insbesondere einer strategischen Umweltprüfung) oder einschlägiger Risikobewertungen vorliegen, sind diese zu berücksichtigen. Die Angaben gemäß Abs 1 können, gemessen an den zu erwartenden Umweltauswirkungen, in „prioritär“ oder „nicht prioritär“ gegliedert und der jeweilige Untersuchungsaufwand dementsprechend abgestuft werden. Dabei kann sich der Projektwerber/die Projektwerberin mit der Behörde abstimmen. Sind einzelne Angaben nach Abs 1 für das Vorhaben nicht relevant oder ist deren Vorlage im Hinblick auf den Kenntnisstand und die Prüfungsmethoden dem Projektwerber/der Projektwerberin billigerweise nicht zumutbar, so kann davon abgesehen werden. Dies ist in der Umweltverträglichkeitserklärung anzuführen und nachvollziehbar zu begründen (No Impact Statement). § 5 Abs 2 bleibt unberührt. Der Projektwerber/die Projektwerberin ist nicht verpflichtet, Eingangsdaten für Berechnungen, Beurteilungen oder Modelle vorzulegen, die für die Prüfung der Umweltverträglichkeitserklärung aus fachlicher Sicht nicht erforderlich sind.

Gemäß § 17 Abs. 3 UVP-G 2000 sind für Vorhaben der Z 9 bis 11 und Z 16 des Anhanges 1 an Stelle des Abs. 2 die Kriterien des § 24f Abs. 1 und 2 anzuwenden. Das gegenständliche Vorhaben fällt unter den Tatbestand des **Anhang 1 Spalte 2 Z 9 lit. e UVP-G 2000.**

§ 24f UVP-G 2000: (1) Genehmigungen (Abs. 6) dürfen nur erteilt werden, wenn im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zusätzlich nachstehende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,

2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die
a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden oder
b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den **Boden,** die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen, und

3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.
(1a) Die Zustimmung Dritter ist insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist.
(2) Wird im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt die Genehmigungsvoraussetzung des Abs. 1 Z 2 lit. c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist insoweit die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

Den Einwendungen der Umweltanwältin konnte somit nicht stattgegeben werden.

Raimund Rumpf (OZ 55 und OZ 194):

Boden und Landwirtschaft

Zusammenfassung: wertvolle landwirtschaftliche Nutzflächen gehen verloren.

Stellungnahme:
Es werden 10,5 ha landwirtschaftliche Flächen durch das Vorhaben verbraucht. Wie im Gutachten dargelegt und in unterschiedlichen Datengrundlagen ersichtlich (digitaler Atlas des Landes Steiermark, elektronische österreichische Bodenkarte, eBod), führt die Trasse überwiegend durch mittelwertiges Ackerland, teilweise durch geringwertiges Ackerland und nur vereinzelt durch hochwertiges Ackerland. Bodenverbessernde Maßnahmen für landwirtschaftliche Flächen im Umfeld sind vorgesehen.
Die Versiegelung und der Verlust von 5 ha Boden ist vor dem Hintergrund der gesamten land- und forstwirtschaftlich genutzten Fläche in den Umlandgemeinden (9.600 ha) und dem Verlust von jährlich 57 ha in diesem Gebiet (Durchschnitt 1990 - 2010) als geringfügig zu bewerten.
Zu möglichen negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Bewirtschaftung führt Dr. Kuderna aus, dass generell ein Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht entgegensteht. Darüber hinaus wurden die erwartbaren Immissionen in der UVE bewertet und als vernachlässigbar erkannt.

Landschaft, Sach- und Kulturgüter

„Durch den Bau der Trasse verlieren wir das schöne Landschaftsbild“.
Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Landschaftsbild werden in Kapitel 3 des Fachgutachtens dargestellt.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Neue Emissionsquellen bringen zusätzliche Emissionen. Im gegenständlichen Projekt geht es allerdings nicht nur um Emissionen, sondern um Entlastung von Ortsgebieten unter Berücksichtigung, dass durch die Verlagerung von Emissionen die Genehmigungsvoraussetzungen des § 20 Abs. 3 IG-L (siehe Kapitel 1.2.3 bzw. 9.5) an allen Immissionspunkten, also auch an jenen, wo die neue Trasse zu einem Ansteigen der Immissionskonzentrationen führt, eingehalten werden.

Das konnte nachgewiesen werden.
Generell ist dazu auszuführen, dass die Belastung mit Luftschadstoffen in den letzten Jahren deutlich gesunken ist und auch ein weiterer Rückgang erwartet wird (siehe auch Kapitel 6).

Raumplanung

In der Kundmachung/Edikt 2021wird im Teil 11.7 Regionalentwicklung Seite 22 und 23 ausgeführt, dass gemäß Regionalem Entwicklungsprogramm (REPRO) weitere Zerschneidungen und Segmentierungen landwirtschaftlicher Vorrangzonen zu vermeiden bzw. diese zu sichern sind. Die Umsetzung des geplanten Projektes würde hier einen Zielkonflikt in Bezug auf das REPRO ergeben.

ASV DI Wieser führt in seiner Stellungnahme vom 31.08.2022, GZ.: ABT17-39009/2014-277 aus, dass die Trasse auch als freizuhaltender Planungskorridor („Straßenprojekte“) in das regionale Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) aufgenommen wurde.

Aus überörtlicher Sicht überwiegt die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse für den weststeirischen Zentralraum die - trotz umfangreicher geplanter Ausgleichsmaßnahmen - lokal zu Beeinträchtigungen der Erholungswerte entlang der geplanten Trasse führen werden.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom Amtssachverständigen behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Umweltmedizin

<u>Luftschadstoffe:</u>

Neue Emissionsquellen bringen zusätzliche Emissionen. Im gegenständlichen Projekt geht es allerdings nicht nur um Emissionen, sondern um Entlastung von Ortsgebieten unter Berücksichtigung, dass durch die Verlagerung von Emissionen die Genehmigungsvoraussetzungen des § 20 Abs. 3 IG-L an allen Immissionspunkten, also auch an jenen, wo die neue Trasse zu einem Ansteigen der Immissionskonzentrationen führt, eingehalten werden.

Das konnte nachgewiesen werden.
Generell ist dazu auszuführen, dass die Belastung mit Luftschadstoffen in den letzten Jahren deutlich gesunken ist und auch ein weiterer Rückgang erwartet wird.

Auf Basis des immissionstechnischen Gutachtens konnte aufgrund der beschriebenen Voraussetzungen und Ergebnisse eine positive Beurteilung abgegeben werden.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 9 und Nr. 14) Da mir die Zukunft meiner Familie wichtig ist, sehe ich es nahezu unvorstellbar, dass dieses Projekt in die Tat umgesetzt wird. Des Weiteren finde ich es fast schon als Hohn, dass man als Grundbesitzer nicht annähernd informiert wird, ob man für den Besitz in irgendeiner Form entschädigt wird. Bis dato weiß ich nicht mal, wieviel Grund in Anspruch genommen wird. Zum Bauvorhaben selbst kann ich nur sagen, dass das gewünschte Ziel, die alte B70 zu entlasten, nicht nach Wunsch verlaufen wird. Was den Schwerverkehr betrifft, wird er bestimmt auf die neue Trasse ausweichen und somit ich aus Erfahrung sagen muss, dass diese Strecke zur Todesstrecke werden wird, da das schnelle Überholen erzwungen wird, weil sich auf nur zwei Fahrbahnen dies als äußerst gefährlich erweisen wird.

Fachplaner Frisch:

Die Ausbauparameter wurden entsprechend der derzeit gültigen Richtlinien für eine Projektierungsgeschwindigkeit vp=100 km/h für den Abschnitt vom Autobahnzubringer bis zur Querung der GKB-Bahnstrecke gewählt. Ab der Querung der GKB-Bahnstrecke bis zum Turbokreisverkehr Krottendorf wurde aufgrund der topografischen Gegebenheiten eine Projektierungsgeschwindigkeit vp=80 km/h zugrunde gelegt.

Die schlechte Verkehrssicherheit auf der Bestandsstrecke läßt sich zum größten Teil auf die Inhomogenität des Verkehrs (Langsamverkehr, Normalverkehr) und die hohe Anzahl an Einmündungen mit den damit verbundenen Fahrrelationen bzw. Konfliktpunkten zurückführen. Bei der neuen Trassenführung sind keine Einmündungen geplant, die Querungen und Einmündungen erfolgen niveaufrei. Weiters wird der Langsamverkehr (Traktor, Fuhrwerke, Moped, Radfahrer) auf der neuen B70 nicht zugelassen sein, wodurch es zu einer homogeneren Zusammensetzung des Verkehrs kommen wird. Die Überholsichtweiten wurden überprüft und sind in den Einlagen I.2.1 (Technischer Bericht) und I.2.2 (Anlagen zum Technischen Bericht) angeführt. Es ergeben sich ausreichend Möglichkeiten für Überholvorgänge.

Wie vom Fachplaner beschrieben, werden die dzt. gültigen Parameter für die gewählten Ausbaugeschwindigkeiten eingehalten und daraus Folgend kann davon ausgegangen werden, dass der zukünftige Verkehr auf der ggst. Straßenanlage sicher abgewickelt werden kann. Sollte es trotzdem zu Auffälligkeiten hinsichtlich Verkehrssicherheit kommen, muss die zuständige Behörde gemäß § 96 Besondere Rechte und Pflichten der Behörde (StVO) reagieren und etwaige straßenpolizeiliche Maßnahmen setzen.
Aus fachlicher Sicht sind die Ausführungen des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Fachplaner Hochkofler:

Durch den Bau der B70 - Umfahrungsstraße kommt es zu einem deutlichen Rückgang der Verkehrsbelastung auf der bestehenden B70. Der Großteil des Verkehrs - insbesondere des Schwerverkehrs - wird auf die neue B70 - Umfahrungsstraße verlagert. Die nach den aktuellen Richtlinien trassierte B70 Packer Straße - Abschnitt „Mooskirchen - Krottendorf" (B70 - Umfahrungsstraße) ist entsprechend verkehrssicher. Durch die bei Realisierung derB70 - Umfahrungsstraße vorgesehene Trennung des Langsamverkehrs vom fließenden Verkehr durch Errichtung von entsprechenden Begleitwegen kommt es zum einen zu weniger Überholvorgängen von langsam fahrenden KFZ, zum anderen zu keiner Kolonnenverkehrsbildung hinter langsam fahrenden KFZ (Vermeidung von Auffahrunfällen). Die Verknüpfung der geplanten B70 - Umfahrungsstraße erfolgt niveaufrei an den Autobahnzubringer A2 ASt Mooskirchen sowie an das untergeordnete Straßennetz. Damit werden kreuzende bzw. links ein- und links abbiegende - in sich konfliktträchtige - Fahrzeugmanöver abschließend vermieden, was folglich eine optimale Anbindungslösung in Bezug auf die Verkehrssicherheit darstellt. Die erforderlichen Sichtweiten laut RVS 03.03.23 werden über die gesamte Länge der B70 Neu gewährleistet. Die erforderlichen Überholsichtweiten, welche bei einer Projektierungsgeschwindigkeit von 100 km/h bei 600 m liegen, sind an mehreren Streckenabschnitten der geplanten Trasse gegeben.

Aus fachlicher Sicht sind die Ausführungen des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Wasserbautechnik

Aus wasserbautechnischer Sicht wird das vorgelegte Projekt auf mögliche Auswirkungen beurteilt. Die Durchlässe im Straßendamm sind so angeordnet, dass der Hochwasser-Projektzustand mit dem Straßendamm dem Hochwasser-Bestandszustand weitgehend entspricht. Die angeführten Durchlässe wurden im Zuge der hydraulischen Berechnung beurteilt und sind die Ergebnisse wie bereits im Gutachten angeführt als plausibel zu beurteilen. Die hydraulischen Berechnungen zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt. Generell sind die Durchlässe so gelegt, dass das Hochwasser nach Abklingen der Hochwasserwelle zur Kainach zurückströmen kann. Die hydraulischen Berechnungen wurden dem Stand der Technik entsprechend auf Basis der hydrographischen Vorgaben der hierzu zuständigen Landesabteilung mit anerkannten hydraulischen Berechnungsmethoden durchgeführt. Die Durchlässe sichern unter den für das Projekt definierten Randbedingungen die weitgehende Erhaltung des hydraulischen Bestandszustandes.

Wildökologie

„Was den Wildtierbestand betrifft, wird der zusätzliche Lärm und Schmutz dazu beitragen, dass dieser sich verringert".

Dazu wurden von Seiten der Projektwerberin folgende Ausführungen gemacht:
„Bei den im Untersuchungsraum vorkommenden Wildarten (in erster Linie Reh, Feldhase, Fasan) handelt es sich um anpassungsfähige und kulturfolgende Arten. Es sind daher bei Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens unter Berücksichtigung der Maßnahmen (insbesondere Errichtung von Wildzäunen und Querungsmöglichkeiten) keine nennenswerten negativen Auswirkungen auf den lokalen Wildbestand zu erwarten".

Es werden durchaus negative Auswirkungen auf den Wildbestand im Untersuchungsgebiet erwartet. Da es sich aber, wie korrekt ausgeführt, um relativ anpassungsfähige Arten handelt, werden die Auswirkungen zwar spürbar nachteilig sein, aber kein Ausmaß annehmen, welches als erheblich

einzustufen wäre. Darüber hinaus tragen zahlreiche Maßnahmen dazu bei, die verbleibenden Lebensräume etwas aufzuwerten und die negativen Folgen des Straßenbaus abzumildern.

Es darf wiederholt darauf verwiesen werden, dass allfällige Enteignungen nicht Gegenstand dieses Verfahrens sind. Die Einwendungen waren mangels Vorbringens subjektiver Rechte gesamtheitlich zurückzuweisen.

Martina Rumpf (OZ 56 und OZ 61 sowie OZ 194):

Bautechnik

Es sind keine konkreten Angaben getätigt worden, welche „lärmarmen" Geräte und Maschinen während der Bauphase zum Einsatz kommen und auch konnten keine genauen Angaben hinsichtlich Lärmschutzfenster und Lüfter und Anschüttung von Humus- und Oberbodenmaterial gefunden werden.
Es kann lediglich aufgrund dieser Angaben nur von einer gesundheitlichen Gefährdung durch Lärm an mir bzw. uns ausgegangen werden. Aufgrund dessen ist die Genehmigung zu versagen.
Diese Frage betrifft nicht das Gutachten Bautechnik vom 17.06.2021 und es wird auf die Beantwortung durch den Fachbereich Im- und Emissionstechnik verwiesen.

Boden und Landwirtschaft

Dr. Scholler:

Staubeinwirkung, Qualitätsverlust Wertminderung von Ackerflächen
Betreffend Flächenzerschneidung und Bewirtschaftungserschwernisse sowie erhöhte Kosten aufgrund von Umwegen muss darauf hingewiesen werden, dass diese im Rahmen einer UVP nicht zu berücksichtigen sind und hier auf das Zivilrecht verwiesen werden muss.

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: Feinstaubbelastung der Ackerflächen, u.a. in Zusammenhang mit Ölkürbisanbau
Stellungnahme:
Eine erhöhte Staubentwicklung könnte während der Bauphase auftreten. Dem wird daher durch Feuchthalten des Baufeldes entgegengewirkt. Die in der Betriebsphase prognostizierten Feinstaubbelastungen werden als geringfügig bewertet. Weiters wird eine Abnahme der Belastung entlang der Bestandsstrecke erreicht. Ergänzend ist anzumerken, dass beim Anbau von Ölkürbis das Erntegut (Kürbiskerne) vor Staub von Natur aus geschützt ist.

Zu möglichen negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Bewirtschaftung führt Dr. Kuderna aus, dass generell ein Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht entgegensteht. Darüber hinaus wurden die erwartbaren Immissionen in der UVE bewertet und als vernachlässigbar erkannt.

Landschafts-, Sach- und Kulturgüter

„Das Naherholungsgebiet des Kainachtals wird durch die enorme Lärm- und Emissionsbelastung stark eingeschränkt und kann somit nicht mehr als Naherholungsgebiet angesehen werden. Für viele Sportler, Spaziergeher, Hundebesitzer, Reiter, usw. fällt ein Ort der Erholung weg".

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Naherholungsraum entlang der Kainach werden im Fachgutachten behandelt, wobei die vorhandenen Erholungsinfrastrukturen aufrecht bleiben, jedoch der Erholungswert des Bereichs deutlich gemindert wird. Im Detail wird auf die Ausführungen in Kap. 3.3 des Fachgutachtens verwiesen.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Wesentlichstes Beurteilungskriterium ist die Einhaltung der Vorgaben des IG-L bezüglich des Schutzes der menschlichen Gesundheit. Dafür sind die strengsten Grenzwerte vorgesehen. Dies betrifft vornehmlich Bereiche, in denen sich Menschen durchgehend aufhalten (können) (Wohngebiete). Im Projektgebiet werden durch vorhabensbedingte Emissionen keine Beurteilungswerte verletzt. Grenzwerte für landwirtschaftliche (einjährige) Kulturen werden nicht gesondert festgelegt. Bei den genannten Ackerflächen wird der IG-L-Grenzwert für Staubniederschlag zum Schutz der menschlichen Gesundheit eingehalten.

Die strengsten Kriterien zur Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen sind die Beurteilungswerte für ein Jahr (NO_2-Jahresmittelwert, $PM_{2.5}$-Jahresmittelwert, Anzahl der PM_{10}-Überschreitungstage pro Jahr). Im unmittelbaren Nahbereich zur Straße in einer Entfernung von rund 40 m zur Trassenachse der geplanten B70 sind jahresdurchschnittliche Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 7 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ für die Betriebsphase im Jahr 2022 zu erwarten. Je später die Inbetriebnahme erfolgen wird, desto geringer wird auch der projektbedingte Immissionsbeitrag. Für die Betriebsphase im Jahr 2030 sind Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 3 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ zu erwarten. Für beide Betriebsphasen wird der IG-L Grenzwert für NO_2 eingehalten.

Für den der Trasse nahegelegenen Wohnstandort wurde ein Immissionspunkt festgelegt, für den folgende projektbedingte Beiträge sowie Gesamtbelastungen ermittelt worden sind:
Standort: Moosing 3/2, 8561 Söding - St. Johann (entspricht Aufpunkt Nr. 33)

Betriebsphase 2022:
JMW PM_{10}: Gesamtbelastung = 26 µg/m³ - Zusatzbelastung = 0,5 µg/m³
JMW NO_2: Gesamtbelastung = 17 µg/m³ - Zusatzbelastung = 1,7 µg/m³
Die IG-L-Genehmigungsvoraussetzungen (siehe Kapitel 1.2.3 bzw. 9.5) werden also auch hier eingehalten.

Naturschutz

Das Stmk. Naturschutzgesetz wird nicht eingehalten. Im Bereich der geplanten Trasse haben einige Tierarten ihren Lebensraum und würde dieser durch den Bau der Trasse zerstört bzw. durchtrennt werden. Um nur ein paar Arten, welche nach dem Stmk. Naturschutzgesetz geschützt sind, zu nennen: Weißstorch, Graureiher, Feldhase, Wachtel, Elster, Grünspecht, Buntspecht.

Stellungnahme zu dieser Einwendung seitens der Einreichplanerin:
Negative Auswirkungen auf Tiere in der Bau- und Betriebsphase werden entsprechend dem Stand der Wissenschaft, gesetzlichen Vorgaben und Richtlinien durch die Umsetzung von (Schutz-)Maßnahmen (z.B. Absammeln von Individuen aus dem Baufeld, Errichten von Sperrzäunen am Baustellenrand, Anbringen von Nistkästen, Alt- und Totbaumschutz, Anlage von Gehölzflächen, Bauzeitregelungen, Erhalt und Förderung von Leitstrukturen, Errichtung von Schutzeinrichtungen - Amphibienschutzleiteinrichtungen, Wildzäune -, Anlage von Querungsmöglichkeiten) sowie Ausgleichsmaßnahmen (zur Lebensraumwiederherstellung und Aufrechterhaltung der Leitstrukturfunktion im Zuge der Kainachverlegung erfolgt eine naturnahe Gewässergestaltung mit

Gehölzpflanzungen entlang des Flusses bzw. Gehölz- und Wiesenpflanzungen auf Restflächen zwischen Straße und Kainach, um die Funktion des für zahlreiche Tiergruppen essentiell bedeutenden Wanderkorridors entlang der Kainach sicherzustellen und das Lebensraumpotential an der Kainach für die Fauna zu vergrößern) hintangehalten bzw. minimiert. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen sind langfristig keine negativen Populationsveränderungen bei Wildtieren zu erwarten, zumal es sich beim Projektgebiet um stark anthropogen beeinflusstes Kulturland (Siedlungsgebiet, Agrarland, viele Spaziergänger und Radfahrer) handelt und somit insbesondere unter den Vögeln und Säugetieren durchwegs wenig empfindliche, kulturfolgende Arten vertreten sind.

Grundsätzlich ist auf die oa. Ausführungen der Konsenswerberin bzw. auf die Ausführungen des ASV zur Einwendung der OZ 033 zu verweisen. Bzgl. der angeführten Vögel wird auch auf die Ausführungen im Fachgutachten verwiesen. Die Art Feldhase wird grundsätzlich im Fachbereich Wildökologie berücksichtigt.

Raumplanung

In der Kundmachung/Edikt 2021wird im Teil 11.7 Regionalentwicklung Seite 22 und 23 ausgeführt, dass gemäß Regionalem Entwicklungsprogramm (REPRO) weitere Zerschneidungen und Segmentierungen landwirtschaftlicher Vorrangzonen zu vermeiden bzw. diese zu sichern sind. Die Umsetzung des geplanten Projektes würde hier einen Zielkonflikt in Bezug auf das REPRO ergeben.

ASV DI Wieser führt in seiner Stellungnahme vom 31.08.2022, GZ.: ABT17-39009/2014-277 aus, dass die Trasse auch als freizuhaltender Planungskorridor („Straßenprojekte“) in das regionale Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) aufgenommen wurde.

Aus überörtlicher Sicht überwiegt die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse für den weststeirischen Zentralraum die - trotz umfangreicher geplanter Ausgleichsmaßnahmen - lokal zu Beeinträchtigungen der Erholungswerte entlang der geplanten Trasse führen werden.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom Amtssachverständigen behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Umweltmedizin

<u>Lärmimmissionen:</u>

Bei den Lärmimmissionen werden die Ist-Situation und die Veränderungen durch Lärmemittenten berücksichtigt und die Immissionen und deren Auswirkungen beurteilt.
Die Beurteilung erfolgte getrennt für Bau- und Betriebsphase, wobei lärmmindernde Maßnahmen vorgesehen sind, um die Richtwerte einzuhalten.
Konkretisierung und Umsetzung der Maßnahmen sind von der Antragstellerin vorzusehen.

<u>Luftschadstoffe:</u>

Wesentlichstes Beurteilungskriterium ist die Einhaltung der Vorgaben des IG-L bezüglich des Schutzes der menschlichen Gesundheit. Dafür sind die strengsten Grenzwerte vorgesehen. Dies betrifft vornehmlich Bereiche, in denen sich Menschen durchgehend aufhalten (können) [(Wohngebiete)]. Im

Projektgebiet werden durch vorhabensbedingte Emissionen keine Beurteilungswerte verletzt. Grenzwerte für landwirtschaftliche (einjährige) Kulturen sind nicht gesondert festgelegt.

Verkehrstechnik

Punkt 1 und 2) (lfd. Nr. 9 und Nr. 24) Für die Planung des jetzigen Vorhabens wurden zumindest über zwanzig Jahre alte Pläne zu Grunde gelegt und entspricht dies nicht mehr den heutigen Tatsachen. Diese waren auch bei der Einsichtnahme bei der Gemeinde Söding-Sankt Johann am 21.04.2021 so angeschlagen. Der Bürger wird durch die alten Pläne und auch durch das verkehrte Aufhängen der Pläne getäuscht. Durch das Video im Internet wird nur Positives berichtet, es gibt nicht einmal den Ansatz einer negativen und beeinträchtigenden Auswirkung. Es wird aufgefordert dies nachzuholen.

Fachplaner Frisch:

Üblicherweise werden Lagepläne in der Straßenplanung derart dargestellt, dass die Straßenanlage in aufsteigender Kilometrierung von links nach rechts abgebildet ist und nicht eingenordet. Beim vorliegenden Projekt bedeutet dies, dass die Nordrichtung bei den meisten Lageplänen nach unten weist. Zur Orientierung sind auch Nordpfeile in den einzelnen Lageplänen dargestellt.

Fachplaner Jereb*:*

Die abgegebenen Planunterlagen entsprechen dem Stand des UVP Einreichprojektes.

Die eingereichten Planunterlagen entsprechen den üblichen Darstellungen eines entsprechenden Fachplanes - Infrastrukturprojekt Straße.

Fachplaner Jereb:

Im Jahr 1982 wurde ein 4-spuriger Bestandsausbau mit beidseitigen Begleitstraßen untersucht. Diese Variante scheiterte am Widerstand der Bevölkerung und der Gemeindevertretungen. Im Jahr 1993 wurde daraufhin ein 2-spuriger Bestandsausbau untersucht. Dabei wurde sowohl ein Ausbau mit beidseitigen Begleitwegen als auch ein Ausbau mit einem einseitigen Geh- und Radweg und Lärmschutz in der Gemeinde Söding betrachtet. Dabei ergab sich, dass die erforderliche Leistungsfähigkeit der Straße mit einem 2-spurigen Ausbau nicht erreicht werden kann. Durch den Ausbau am Bestand ergaben sich Trennwirkungen, so dass die Umfeldverträglichkeit nicht erreicht werden konnte und diese Alternativen ausgeschieden wurden. Im Jahr 1996 wurde nochmals die Möglichkeit eines 2-streifigen Bestandsausbaus überprüft. Auch im Jahr 1996 konnte die erforderliche Betriebsgeschwindigkeit durch diesen Ausbau nicht erreicht werden. Außerdem würde es durch die erforderlichen Begleitwege und Lärmschutzmaßnahmen zu einem massiven optischen Eingriff in das Ortsbild führen und der Ort durch die Trasse zweigeteilt. Die Trennwirkung würde zu einer massiven Behinderung des landwirtschaftlichen Verkehrs sowie des Fußgängerverkehrs führen.

Da diese Problemfelder bei einem Ausbau am Bestand bestehen bleiben, wurde ein Bestandsausbau nach 1996 nicht mehr in Betracht gezogen.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seite des ASV (Verweis auf die Einlage II.2 „Projekthistorie - Trassenvarianten“).

Wasserbautechnik

Aus wasserbautechnischer Sicht wird das vorgelegte Projekt auf mögliche Auswirkungen beurteilt. Die Durchlässe im Straßendamm sind so angeordnet, dass der Hochwasser-Projektzustand mit dem Straßendamm dem Hochwasser-Bestandszustand weitgehend entspricht. Die angeführten Durchlässe wurden im Zuge der hydraulischen Berechnung beurteilt und sind die Ergebnisse wie bereits im Gutachten angeführt als plausibel zu beurteilen. Die hydraulischen Berechnungen zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt. Generell sind die Durchlässe so gelegt, dass das Hochwasser nach Abklingen der Hochwasserwelle zur Kainach zurückströmen kann. Die hydraulischen Berechnungen wurden dem Stand der Technik entsprechend auf Basis der hydrographischen Vorgaben der hierzu zuständigen Landesabteilung mit anerkannten hydraulischen Berechnungsmethoden durchgeführt. Die Durchlässe sichern unter den für das Projekt definierten Randbedingungen die weitgehende Erhaltung des hydraulischen Bestandszustandes.

Die Beurteilung eines Hochwasserschutzes und allenfalls mögliche Auswirkungen sind nicht Aufgabe des wasserbautechnischen ASV im ggst. Verfahren. Die hydraulischen Berechnungen zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt.

Die Einwendungen von Fr. Martina Rumpf zu Punkt 1, 2, 3, 5, 8, 11 und 12 waren mangels Vorbringens subjektiver Rechte zurückzuweisen. Bezugnehmend der Einwendung in Punkt 4 kommen die Sachverständigen zum Ergebnis, dass keine Beeinträchtigung vorliegt, welche einem Substanzverlust gleichkommen würde, sodass diese Einwendung abzuweisen ist. Zu Punkt 6 und 7 ist auszuführen, dass es sehr wohl eine Gesamtberechnung unter Berücksichtigung der Bestandsituation auch für die Betriebsphase gibt, sodass diese Einwendung abzuweisen ist. Bezogen auf den Einwand hinsichtlich der Verwendung von Baumaschinen und Fahrzeugen der Emissionsklasse Stufe III darf auf die Auflage Nr. 33 verwiesen werden, die einen zwingenden Einsatz von Baumaschinen und Fahrzeugen der Emissionsklasse Stufe V (engl. Stage V) fordert. Zur Einwendung 9 ist auszuführen, dass reine Wertminderungen ohne Substanzverlust nicht beachtlich sind. Zum Hochwasserschutz darf auf die Ausführungen des Amtssachverständigen verwiesen werden, sodass diese Einwendung als unbegründet abzuweisen ist. Die weiteren Vorbringen aus der Sammeleinwendung aus OZ 194 waren mangels subjektiver Rechte zurückzuweisen.

Elisabeth Klampfl und DI Heinz Klampfl (OZ 57 und 60):

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 9) Als betroffene Eigentümer des Weggrundstücks 567/4 KG Gaisfeld, Elisabeth u. DI Heinz Klampfl, erheben wir Einspruch gegen die Errichtung eines Radweges über unsere Zufahrt zum Grundstück 570/2, unseres Sohnes Markus Klampfl, welcher Inhaber eines Betriebes mit zahlreicher Kunden-Zulieferfrequenz tagsüber ist.

Begründung:

Die geplante Reaktivierung, der derzeit als Sackgasse genutzten, alten Trasse der B70, soll den Plänen zur Folge einen Radweg begleitend erhalten. Dieser ist über unsere bestehende Ein- u. Ausfahrt in die dann auch noch reaktivierte Trasse der alten B70 geplant.

Aufgrund der vorhandenen Bebauung der Nachbarliegenschaften, stellt die Errichtung eines Radweges in der geplanten Lage ein potentielles Unfallrisiko dar, da die Sicht auf sich nähernde Radfahrerinnen, durch einen vorhandenen Schuppen links und eine Mauer auf der rechten Seite, verstellt ist.

Die geschaffene Gefahrenstelle könnte sich künftig auch negativ auf die Kundenfrequenz des dahinterliegenden Betriebes auswirken, sollte es dadurch zu Unfällen kommen.

Fachplaner Frisch:

Die derzeitige Planung sieht vor, dass der kombinierte Geh-/Radweg erst nach der Einmündung der privaten Zufahrt beginnt bzw. davor endet, d.h. Radfahrer von Norden kommend sich in den Fließverkehr der B70 Alt einordnen müssen und benachrangt sind. Von Süden kommende Radfahrer fahren im Mischverkehr der B70 Alt und fädeln in den Radweg ein, d.h. es liegen die gleichen Sichtverhältnisse vor wie auf andere Fahrzeuge.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.

Zu den Einwendungen kann festgehalten werden, dass Fr. und Hr. Klampfl keine subjektiven Rechte geltend machen und eine allfällige Enteignung ihres Grundstückes nicht Teil dieses Verfahrens ist.

Gemeinde Söding Sankt Johann (OZ 58):

Bautechnik

Die Querungsmöglichkeit im Bereich Muggaubach ist so in der Breite und Höhe zu dimensionieren, dass landwirtschaftliche Fuhrwerke (Mähdrescher) reibungslos diese Straße befahren können.

Diese Frage betrifft nicht das Gutachten Bautechnik vom 17.06.2021 und es wird auf die Beantwortung durch den Fachbereich Verkehrstechnik verwiesen.

Boden und Landwirtschaft

Dr. Scholler:

Versiegelung wertvollen Ackerlandes, zerschneidet und wertvoller landwirtschaftlich genutzter Flächen, Gefährdung bzw. Vernichtung bäuerlicher Existenzen.

Einerseits sind keine persönlichen Betroffenheiten angeführt, andererseits sind die Anmerkungen von Punkt eins und drei zum Fachgebiet relevant, es wird aber darauf hingewiesen, dass betreffend Flächenzerschneidung und Bewirtschaftungserschwernissen sowie erhöhten Kosten diese im Rahmen einer UVP nicht zu berücksichtigen sind und hier auf das Zivilrecht verwiesen werden muss.

Landschaft, Sach- und Kulturgüter

Siehe Stellungnahme zu Martin Scheid, OZ 059 und OZ 066.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 9) Die Querungsmöglichkeit im Bereich Muggaubach ist so in der Breite und Höhe zu dimensionieren, dass landwirtschaftliche Fuhrwerke (Mähdrescher) reibungslos diese Straße befahren können.

Fachplaner Frisch:

Bezogen auf die Frage gemäß Gemeinderatsbeschluss vom 02.08.2010:
„Die Querungsmöglichkeit im Bereich Muggaubach ist so in der Breite und Höhe zu dimensionieren, dass landwirtschaftliche Fuhrwerke (Mähdrescher) reibungslos diese Straße befahren können"

Bei der Muggaubachbrücke wird sowohl die Gemeindestraße (Stiberweg) als auch ein Feldweg (Verlängerung Lindenstraße) unter der B70 Neu hindurchgeführt. Die Durchfahrtshöhe im Bereich der Gemeindestraße beträgt 4,09 bis 4,3 m, wobei die 4,09 m im Randbereich auftreten. Im Bereich des Feldweges beträgt die Durchfahrtshöhe 4,19 bis 4,33 m. Dies macht eine Durchfahrt für Fahrzeuge der Feuerwehr, herkömmliche landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge bzw. Mähdrescher und Lastkraftwagen gut möglich.

Die lichte Durchfahrtsbreite zwischen den Stützen und dem Widerlager beträgt bei der Gemeindestraße (Stiberweg) 6,90 m, beim Feldweg (Verlängerung Lindenstraße) 6,50 m.
Durch die gesetzlichen Vorgaben des Kraftfahrgesetz (KFG) und der Straßenverkehrsordnung (StVO) ergeben sich Grenzwerte für Fahrzeuge, die auf öffentlichen Straßen fahren dürfen. Gemäß § 4 Abs. 6 Z 1 KFG beträgt die größte Höhe eines Fahrzeuges 4,0 m und laut Z 2 beträgt die größte Breite bei klimatisierten Fahrzeuge 2,6 m und bei allen anderen Fahrzeugen sowie Anhängern 2,55 m. Durch diese Vorgaben und die sich daraus ergebenden lichten Höhen bei Brücken werden auch landwirtschaftliche Arbeitsmaschinen, die auf öffentlichen Straßen verkehren, mit einer Höhe von 4 m limitiert. Als standardmäßige Maximaltransportbreite bei selbstfahrenden Arbeitsmaschinen wird 3 m angesetzt, da bei größeren Breiten bei Fahrten am öffentlichen Straßennetz um Routengenehmigungen gemäß StVO angesucht werden muss. Die geplante Muggaubachbrücke erfüllt, wie vom Fachplaner erläutert, die sich aus den dortigen Landwirtschaften ergebenden Erfordernisse.

Punkt 2) (lfd. Nr. 9) Entlang der neu errichteten B70, beginnend von der Querung bzw. Überfahrtsmöglichkeit Hallersdorf bis zur Einbindung Autobahnauffahrt ist ein asphaltierter Begleitweg in einer Breite von 4,50 m vom Land Steiermark zu errichten.

Fachplaner Frisch:

Bezogen auf die Frage gemäß Gemeinderatsbeschluss vom 02.08.2010:
„Entlang der neu errichteten B70, beginnend von der Querung bzw. Überfahrtsmöglichkeit Hallersdorf bis zur Einbindung Autobahnauffahrt ist ein asphaltierter Begleitweg in einer Breite von 4,50 m vom Land zu errichten".

Im Projekt ist derzeit vorgesehen, dass das durch die Trasse der B70 Neu unterbrochene Gemeindestraßennetz wieder zusammengeschlossen wird. Neuanlagen von Gemeindestraßen sind daher nur aus o.a. Grund geplant bzw. existiert mit der Errichtung der Nebenwege B und C eine relativ

direkte Verbindung zwischen der Überführung Hallersdorf und dem zukünftigen niveaufreien Anschluss an den Autobahnzubringer.

Entsprechend der RVS 03.03.81 „Ländliche Straßen und Güterwege" werden diese aufgrund der bestehenden bzw. prognostizierten Verkehrsbelastungen der Kategorie Ländliche Straßen mit größerer Verkehrsbedeutung und Wirtschaftswege für Fahrzeuge mit größerem Breitenbedarf zugeordnet. Daraus ergeben sich die gewählten Querschnittsbreiten.

Die bestehenden Gemeindestraßen in diesem Abschnitt weisen eine Fahrbahnbreite von ca. 3,0 bis 3,5 m auf. Dies entspricht dem Regelquerschnitt L3 bzw. L4 der o.a. RVS 03.03.81 „Ländliche Straßen und Wege".

Die gewählte Fahrbahnbreite für die geplanten Begleitstraßen erfüllen die technischen Vorgaben gemäß den Vorgaben der RVS 03.03.81 „Ländliche Straßen und Wege", wie nachvollziehbar und plausibel vom Fachplaner in der ggst. Erläuterung beschrieben. Weiters können zum Beispiel die vorgesehenen Knotenpunkte als Ausweichen von den Verkehrsteilnehmern genutzt werden.

Punkt 3) (lfd. Nr. 9) Im Bereich der Querung bzw. Überfahrtsmöglichkeit Hallersdorf ist eine Notauf- und Abfahrt für Einsatzkräfte auf die neue bzw. von der neuen B70 auf Kosten des Landes Steiermark zu schaffen.

<u>Fachplaner Frisch:</u>

Bezogen auf die Frage gemäß Gemeinderatsbeschluss vom 02.08.2010:
„Bei der Querung bzw. Überfahrtsmöglichkeit Hallersdorf ist eine Feuerwehrauffahrt auf die neue B70 auf Kosten des Landes Steiermark zu schaffen".

Bzgl. einer Notzufahrt für Blaulicht Organisationen im Bereich der Überführung Hallersdorf wurde dieses Anliegen von der Gemeinde Söding-St. Johann nach Einreichung des vorliegenden Projektes vorgebracht. Die technische Umsetzbarkeit wurde überprüft und für machbar befunden, sodass prinzipiell eine Notzufahrt für Blaulicht Organisationen von der Gemeindestraße auf die B70 Neu im Bereich der Überführung Hallersdorf realisiert werden kann.

Eine entsprechende Feuerwehrauffahrt bei der Überfahrtsmöglichkeit Hallersdorf ist aus verkehrstechnischer Sicht möglich und aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht, verbesserte Erreichbarkeit einer etwaigen Schadstelle auf der B70 Neu durch eine Blaulichtorganisation (z.B. Feuerwehr), sinnvoll.

Punkt 4) (lfd. Nr. 9) Der Punkt g.) wurde auf Wunsch der Freiwilligen Feuerwehr Hallersdorf wie folgt erweitert: Für den Brandschutz ist eine Wasserversorgung von der Kainach für Lahn u. Furth in Abstimmung mit der FF Hallersdorf herzustellen. Es sind zumindest drei Durchführungen in der Trasse der neuen B70 für Zubringleitungen dauerhaft zu errichten. Die Zufahrt mit taktischen Einsatzfahrzeugen zu Ölsperren und Wasserbezugsstellen an der Kainach muss jederzeit gewährleistet sein.

Fachplaner Frisch:

Es ist nicht Aufgabe des Bauherrn (Land Steiermark) eine Wasserversorgung für den Brandschutz neu zu errichten. Sollten bestehende Anlagenteile der Wasserversorgung durch das Bauvorhaben betroffen sein, werden diese wiedererrichtet.

Im Bereich der Rollaubrücke, der Muggaubachbrücke und der Überführung Hallersdorf bestehen 3 Möglichkeiten für Einsatzfahrzeuge, die neue Trasse der B70 zu queren und in Verbindung mit den Begleitwegen bzw. Wartungswegen kann die gesamte Kainach im Trassenverlauf wie bisher erreicht werden.
Aus fachlicher Sicht sind die Ausführungen des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Wasserbautechnik

Aus wasserbautechnischer Sicht wird das vorgelegte Projekt auf mögliche Auswirkungen beurteilt. Die Beurteilung eines Hochwasserschutzes und allenfalls mögliche Auswirkungen sind nicht Aufgabe des wasserbautechnischen ASV im ggst. Verfahren.

Wildökologie

Aufgrund der Trennwirkung der neuen B70 für das Wild sind in Abstimmung mit der örtlichen Jägerschaft Wildwechselmöglichkeiten auf Kosten des Landes Steiermark zu schaffen.

Dazu wurden von Seiten der Projektwerberin folgende Ausführungen gemacht:
Bei der Ausarbeitung des Fachberichtes „Wildökologie“ wurde die örtliche Jägerschaft miteinbezogen. Zur Vermeidung von Wildunfällen wird die Trasse auf ihrer gesamten Länge dort, wo keine Lärmschutzwände vorhanden sind, gezäunt. Ungehinderte, für die vorkommenden Wildarten ausreichend groß dimensionierte Querungsmöglichkeiten sind vorhanden. Durch diese Maßnahmen werden einerseits Individuenverluste durch Kollisionen auf der Straße vermieden, andererseits bleiben Wanderkorridore erhalten.
Inhaltlich deckt sich diese Einwendung mit der Einwendung Landeskammer für Land- und Forstwirtschaft Steiermark, weshalb auf die Ausführungen zu dieser Einwendung verwiesen wird (siehe OZ 045).

Eingangs wird festgehalten, dass eine allfällige Zustimmung der Gemeinde unerheblich für die Genehmigungsfähigkeit des Projektes ist. Bezogen auf die Themenkreise Hochwasserschutz und Lärmschutzbauten, die verkehrs- oder straßenbautechnische Ausgestaltung der B70 Neu sowie den Fachbereich Wildökologie, darf auf die Ausführungen der Sachverständigen verwiesen werden. Die Einhaltung dieser rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen stellt eine Genehmigungsvoraussetzung dar, welche in Summe als erfüllt anzusehen ist. Die Einwendungen waren somit zurück- bzw. abzuweisen.

Martin Scheid sowie Gemeinde Söding (ident mit St. Johann) (OZ 59 und OZ 66 sowie OZ 203):

Bautechnik

Die Querungsmöglichkeit im Bereich Muggaubach ist so in der Breite und Höhe zu dimensionieren, dass landwirtschaftliche Fuhrwerke (Mähdrescher) reibungslos diese Straße befahren können.

Diese Frage betrifft nicht das Gutachten Bautechnik vom 17.06.2021 und es wird auf die Beantwortung durch den Fachbereich Verkehrstechnik verwiesen.

Boden und Landwirtschaft

Dr. Scholler:

Versiegelung wertvollen Ackerlandes, zerschneidet und wertvoller landwirtschaftlich genutzter Flächen, Gefährdung bzw. Vernichtung bäuerlicher Existenzen.

Einerseits sind keine persönlichen Betroffenheiten angeführt, andererseits sind die Anmerkungen von Punkt eins und drei zum Fachgebiet relevant, es wird aber darauf hingewiesen, dass betreffend Flächenzerschneidung und Bewirtschaftungserschwernisse sowie erhöhte Kosten diese im Rahmen einer UVP nicht zu berücksichtigen sind und hier auf das Zivilrecht verwiesen werden muss.

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: wertvolles Ackerland wird für immer versiegelt, die in Anspruch genommenen landwirtschaftlichen Flächen sind das Fundament unserer ökologischen und ökonomischen Zukunftssicherung.

Stellungnahme:
Es werden 10,5 ha landwirtschaftliche Flächen (davon 9,9 ha Ackerland) durch das Vorhaben verbraucht. Wie im Gutachten dargelegt und in unterschiedlichen Datengrundlagen ersichtlich (digitaler Atlas des Landes Steiermark, elektronische österreichische Bodenkarte, eBod), führt die Trasse überwiegend durch mittelwertiges Ackerland, teilweise durch geringwertiges Ackerland und nur vereinzelt durch hochwertiges Ackerland. Bodenverbessernde Maßnahmen für landwirtschaftliche Flächen im Umfeld sind vorgesehen. Die Versiegelung und der Verlust von 5 ha Boden ist vor dem Hintergrund der gesamten land- und forstwirtschaftlich genutzten Fläche in den Umlandgemeinden (9.600 ha) und dem Verlust von jährlich 57 ha in diesem Gebiet (Durchschnitt 1990 - 2010) als geringfügig zu bewerten.

Klima und Energie

Die Stellungnahme zum gegenständlichen Vorhaben, welche den Fachbereich Klima und Energie betrifft, wurde bei der Erstellung des Gutachtens der ASV der Behörde berücksichtigt. Auf das Fachgutachten vom 08.07.2022 wird hingewiesen.

Landschaft, Sach- und Kulturgüter

„Ich erhebe weiters Einspruch gegen o.a. Projekt, weil dadurch wertvolles und von der Bevölkerung viel genutztes Naherholungsgebiet für immer verloren gehen würde".

Das Naherholungsgebiet bleibt bestehen, die vorhandenen Erholungsinfrastrukturen bleiben aufrecht, jedoch ist von einer deutlichen Minderung des Erholungswertes des Bereichs entlang der Kainach auszugehen. Im Detail wird auf die Ausführungen in Kap. 3.3 des Fachgutachtens verwiesen.

Luftreinhaltung und Klima

Im Teilgutachten Luftreinhaltung und Klima wird die Luftgütesituation im Projektgebiet ausführlich beschrieben. Es kann also keine Rede davon sein, dass „in den Gemeinden Mooskirchen, Söding-Sankt Johann, Ligist und Krottendorf-Gaisfeld Immissionsgrenzwerte des IG-L wiederholt bzw. auf längere Zeit überschritten" werden.

Zum Begriff „relevante Zusatzbelastung" wird auf Punkt 4.2 des Teilgutachten Luftreinhaltung und Klima verwiesen. Irrelevante Zusatzbelastungen beeinflussen die lokale Luftgüte nicht und sind daher nicht zur Vorbelastung hinzuzuzählen. Relevante Immissionsbeiträge tun dies schon. Daher ergibt sich die Gesamtbelastung aus der Summe von Vorbelastung und Zusatzbelastung. Danach erfolgt ein Vergleich zu den Genehmigungskriterien des IG-L. Liegt die so ermittelte Gesamtbelastung unter den Beurteilungswerten, sind die Genehmigungsvoraussetzung aus der Sicht der Luftreinhaltung erfüllt.

Für PM_{10} wurde die im Projekt auf Basis des Jahres 2015 herangezogene Vorbelastung herangezogen. Die deutliche Verbesserung der Luftgüte wurde nicht als Erleichterung für das Projekt in Rechnung gestellt. Für PM_{10} wurden also nur irrelevante Immissionsbeiträge zugelassen, also solche, die die Istsituation nicht nachteilig verändern.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Umweltmedizin

Erschütterungen Bau und Betrieb:
Durch die angeführten Maßnahmen wird sichergestellt, dass die Grenzwerte für das Wohlbefinden des Menschen bzw. für Gebäude (ÖNORM S 9020) eingehalten werden. Unter Berücksichtigung der auf jeden Fall getroffenen Maßnahmen werden nur geringe Belästigungen (und keine Gesundheitsgefährdungen) auftreten.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 14) Schließlich erhebe ich Einspruch gegen o.a. Projekt, weil dieser Straßenneubau zu einem verstärktem Verkehrsaufkommen führen würde. Eine Metastudie zu den Auswirkungen von Straßenkapazitätserweiterungen mit Daten aus über 100 Untersuchungen aus verschiedenen Staaten zeigt, dass bei allen untersuchten Straßenbauprojekten durchschnittlich rund 25 Prozent zusätzlicher, vorab nicht prognostizierter Straßenverkehr entstand. siehe: Goodwin P. u.a.: Evidence on the Effects of Road Capacity Reduction on Traffic Levels (1998).

Fachplaner Hochkofler:

In der Studie „Evidence on the Effects of Road Capacity Reduction on Traffic Levels (1998)" geht es um die Betrachtung von Kapazitätseinschränkungen (z.B. Reduktion von Fahrstreifen etc.), welche eine Verminderung des Verkehrsaufkommens auf einem Straßenzug bewirken einhergehend mit einer Verlagerung des Verkehrs auf andere Straßenzüge, die in weiterer Folge entsprechend mehr belastet sind.

Das Projekt B70 Packer Straße - Abschnitt „Mooskirchen - Krottendorf" (B70 - Umfahrungsstraße) stellt die Realisierung des letzten Streckenabschnitts eines durchgehenden leistungsfähigen Ausbaus der B70 Packer Straße von Köflach bis zur A2 für den überregionalen Verkehr dar, ist als Kapazitätserweiterung vorgesehen und bewirkt mit der massiven Entlastung der Ortsdurchfahrten an der B70 Packer Straße (B70 - Bestandsstraße) der Katastralgemeinden St. Johann o.H., Köppling und Pichling bei Mooskirchen vom überregional orientierten motorisierten Individualverkehr exakt den gegenteiligen Effekt, der in der Studie „Evidence on the Effects of Road Capacity Reduction on Traffic Levels (1998)" beschriebenen wurde:

Die Ortsdurchfahrten an der B70, welche in den Spitzenstunden bereits durch zähfließenden Kolonnenverkehr gekennzeichnet sind, werden mittels Verkehrsverlagerungen des überregionalen Verkehrs auf die B70 Packer Straße - Abschnitt „Mooskirchen - Krottendorf" (B70 - Umfahrungsstraße) durch Kapazitätserweiterung entlastet.

Diese durch die Errichtung der B70 - Umfahrungsstraße vorgesehene Kapazitätserweiterung zur Entlastung der Ortsdurchfahrten an der B70 mit der vorliegenden geringfügigen Fahrzeitverkürzung generiert keine Neuverkehre.

Aus fachlicher Sicht sind die Ausführungen des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.
Punkt 1) (lfd. Nr. 9) Die Querungsmöglichkeit im Bereich Muggaubach so in der Breite und Höhe zu dimensionieren, dass landwirtschaftliche Fuhrwerke (Mähdrescher) reibungslos diese Straße befahren können.

Fachplaner Frisch:

Bezogen auf die Frage gemäß Gemeinderatsbeschluss vom 02.08.2010:
„Die Querungsmöglichkeit im Bereich Muggaubach ist so in der Breite und Höhe zu dimensionieren, dass landwirtschaftliche Fuhrwerke (Mähdrescher) reibungslos diese Straße befahren können".

Bei der Muggaubachbrücke wird sowohl die Gemeindestraße (Stiberweg) als auch ein Feldweg (Verlängerung Lindenstraße) unter der B70 Neu hindurchgeführt. Die Durchfahrtshöhe im Bereich der Gemeindestraße beträgt 4,09 bis 4,3 m, wobei die 4,09 m im Randbereich auftreten. Im Bereich des Feldweges beträgt die Durchfahrtshöhe 4,19 bis 4,33 m. Dies macht eine Durchfahrt für Fahrzeuge der

Feuerwehr, herkömmliche landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge bzw. Mähdrescher und Lastkraftwagen gut möglich.

Die lichte Durchfahrtsbreite zwischen den Stützen und dem Widerlager beträgt bei der Gemeindestraße (Stiberweg) 6,90 m, beim Feldweg (Verlängerung Lindenstraße) 6,50 m.

Durch die gesetzlichen Vorgaben des Kraftfahrgesetz (KFG) und der Straßenverkehrsordnung (StVO) ergeben sich Grenzwerte für Fahrzeuge, die auf öffentlichen Straßen fahren dürfen. Gemäß § 4 Abs. 6 Z 1 KFG beträgt die größte Höhe eines Fahrzeuges 4,0 m und laut Z 2 beträgt die größte Breite bei klimatisierten Fahrzeuge 2,6 m und bei allen anderen Fahrzeugen sowie Anhängern 2,55 m. Durch diese Vorgaben und die sich daraus ergebenden lichten Höhen bei Brücken werden auch landwirtschaftliche Arbeitsmaschinen, die auf öffentlichen Straßen verkehren, mit einer Höhe von 4 m limitiert. Als standardmäßige Maximaltransportbreite bei selbstfahrenden Arbeitsmaschinen wird 3 m angesetzt, da bei größeren Breiten bei Fahrten am öffentlichen Straßennetz um Routengenehmigungen gemäß StVO angesucht werden muss. Die geplante Muggaubachbrücke erfüllt, wie vom Fachplaner erläutert, die aus den dortigen Landwirtschaften ergebenden Erfordernisse.

Punkt 2) (lfd. Nr. 9) Entlang der neu errichteten B70, beginnend von der Querung bzw. Überfahrtsmöglichkeit Hallersdorf bis zur Einbindung Autobahnauffahrt ist ein asphaltierter Begleitweg in einer Breite von 4,50 m vom Land zu errichten.

Fachplaner Frisch:

Bezogen auf die Frage gemäß Gemeinderatsbeschluss vom 02.08.2010:
„Entlang der neu errichteten B70, beginnend von der Querung bzw. Überfahrtsmöglichkeit Hallersdorf bis zur Einbindung Autobahnauffahrt ist ein asphaltierter Begleitweg in einer Breite von 4,50 m vom Land zu errichten“.

Im Projekt ist derzeit vorgesehen, dass das durch die Trasse der B70 Neu unterbrochene Gemeindestraßennetz wieder zusammengeschlossen wird. Neuanlagen von Gemeindestraßen sind daher nur aus o.a. Grund geplant bzw. existiert mit der Errichtung der Nebenwege B und C eine relativ direkte Verbindung zwischen der Überführung Hallersdorf und dem zukünftigen niveaufreien Anschluss an den Autobahnzubringer.

Entsprechend der RVS 03.03.81 „Ländliche Straßen und Güterwege“ werden diese aufgrund der bestehenden bzw. prognostizierten Verkehrsbelastungen der Kategorie Ländliche Straßen mit größerer Verkehrsbedeutung und Wirtschaftswege für Fahrzeuge mit größerem Breitenbedarf zugeordnet. Daraus ergeben sich die gewählten Querschnittsbreiten.

Die bestehenden Gemeindestraßen in diesem Abschnitt weisen eine Fahrbahnbreite von ca. 3,0 bis 3,5 m auf. Dies entspricht dem Regelquerschnitt L3 bzw. L4 der o.a. RVS 03.03.81 „Ländliche Straßen und Wege“.

Im Projekt wird für die Neuanlage von Nebenwegen der Regelquerschnitt L5 (Fahrbahnbreite 4,0 m + 2 x 0,5 m Bankett) gewählt, was der Kategorie Ländliche Straßen mit größerer Verkehrsbedeutung und Wirtschaftswege für Fahrzeuge mit größerem Breitenbedarf entspricht.

Die gewählte Fahrbahnbreite für die geplanten Begleitstraßen erfüllen die technischen Vorgaben gemäß den Vorgaben der RVS 03.03.81 „Ländliche Straßen und Wege“, wie nachvollziehbar und plausibel

vom Fachplaner in der ggst. Erläuterung beschrieben. Weiters können zum Beispiel die vorgesehenen Knotenpunkte als Ausweichen von den Verkehrsteilnehmern genutzt werden.

Punkt 3) (lfd. Nr. 9) Bei der Querung bzw. Überfahrtsmöglichkeit Hallersdorf ist eine Feuerwehrauffahrt auf die neue B70 auf Kosten des Landes Steiermark zu schaffen.

Fachplaner Frisch:

Bezogen auf die Frage gemäß Gemeinderatsbeschluss vom 02.08.2010:
„Bei der Querung bzw. Überfahrtsmöglichkeit Hallersdorf ist eine Feuerwehrauffahrt auf die neue B70 auf Kosten des Landes Steiermark zu schaffen".

Bzgl. einer Notzufahrt für Blaulicht Organisationen im Bereich der Überführung Hallersdorf wurde dieses Anliegen von der Gemeinde Söding-St. Johann nach Einreichung des vorliegenden Projektes vorgebracht. Die technische Umsetzbarkeit wurde überprüft und für machbar befunden, sodass prinzipiell eine Notzufahrt für Blaulicht Organisationen von der Gemeindestraße auf die B70 Neu im Bereich der Überführung Hallersdorf realisiert werden kann.

Eine entsprechende Feuerwehrauffahrt bei der Überfahrtsmöglichkeit Hallersdorf ist aus verkehrstechnischer Sicht möglich und aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht im Sinne einer verbesserten Erreichbarkeit etwaiger Schadstellen auf der B70 Neu durch eine Blaulichtorganisation (z.B. Feuerwehr) sinnvoll.

Zur ergänzenden Einwendung:
Im Punkt 3 „Verkehr" wird durch den Bau dieses Projekts eine Zunahme des Verkehrsaufkommens um 20% prognostiziert.
Diese Annahme entspricht fast genau den Ergebnissen der Metastudie zu den Auswirkungen von Straßenkapazitätserweiterungen mit Daten aus über 100 Untersuchungen aus verschiedenen Staaten, welche zeigt, dass bei allen untersuchten Straßenbauprojekten (Erweiterungen bzw. Neubauten) durchschnittlich rund 25 Prozent zusätzlicher Straßenverkehr entstand. siehe: Goodwin P. u.a.: Evidence on the Effects of Road Capacity Reduction on Traffic Levels (1998). http://www.worldcarfree.net/resources/freesources/Evide.htm, Stand: 1.2.2018

ASV Ortner: Vereinfacht dargestellt, entsteht Verkehr durch Befriedigung eines Mobilitätsbedürfnisses von Menschen. Solche Mobilitätsbedürfnisse entstehen, wenn Tätigkeiten von Personen an unterschiedlichen Orten abgehandelt werden [Fallbeispiel: Wohnen und Arbeiten (Verkehr entsteht durch die Überwindung der Distanz zwischen Wohnort und Arbeitsplatz)] und können über die Raumplanung hergeleitet werden. Konkret in der Flächenwidmungsplanung ist die jeweilige Nutzung einer Liegenschaft definiert und ein Verkehr ist abschätzbar (z.B. Fachliteratur: Verkehrserzeugung - Dr. Dietmar Bosserhoff bzw. Verkehrsmodelle - Verkehrsplanungssoftware VISUM von PTV AG).
Durch die Regionsentwicklung (REPRO) muss mit einer Steigerung des Mobilitätsbedürfnisses gerechnet werden, die ausschließlich mit dem ÖV und/oder sanfter Mobilität (Rad- und Fußgängerverkehr) nicht abgewickelt werden kann.

Wildökologie

Die Einwendung von Herrn Scheid decken sich für den Fachbereich Wildökologie mit den Einwendungen der Gemeinde Söding-St. Johann:

„Aufgrund der Trennwirkung der neuen B70 für das Wild sind in Abstimmung mit der örtlichen Jägerschaft Wildwechselmöglichkeiten auf Kosten des Landes Steiermark zu schaffen“.
Dazu wurden von Seiten der Projektwerberin folgende Ausführungen gemacht:
Bei der Ausarbeitung des Fachberichtes „Wildökologie“ wurde die örtliche Jägerschaft miteinbezogen. Zur Vermeidung von Wildunfällen wird die Trasse auf ihrer gesamten Länge dort, wo keine Lärmschutzwände vorhanden sind, gezäunt. Ungehinderte, für die vorkommenden Wildarten ausreichend groß dimensionierte Querungsmöglichkeiten sind vorhanden. Durch diese Maßnahmen werden einerseits Individuenverluste durch Kollisionen auf der Straße vermieden, andererseits bleiben Wanderkorridore erhalten.

Inhaltlich deckt sich diese Einwendung mit der Einwendung Landeskammer für Land- und Forstwirtschaft Steiermark, weshalb auf die Ausführungen zu dieser Einwendung verwiesen wird (siehe OZ 045 und auch Kapitel 7.7 des Fachgutachtens).

Wasserbautechnik

Aus wasserbautechnischer Sicht wird das vorgelegte Projekt auf mögliche Auswirkungen beurteilt. Die Beurteilung eines Hochwasserschutzes und allenfalls mögliche Auswirkungen sind nicht Aufgabe des wasserbautechnischen ASV im ggst. Verfahren.

Einleitend darf festgehalten werden, dass ein Gemeinderat nach der Gemeindeordnung die Gemeinde nicht alleine nach außen hin vertreten kann. Weiters waren die Einwendungen mangels subjektiver Beeinträchtigung zurückzuweisen.

Reinhard Schmiedel (OZ 62 und OZ 194):

Boden und Landwirtschaft

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: viele Hektar wertvolles und landwirtschaftlich genutztes Acker- und Grünland werden unwiderruflich vernichtet und versiegelt.

Stellungnahme:
Es werden 10,5 ha landwirtschaftliche Flächen (davon 9,9 ha Ackerland) durch das Vorhaben verbraucht. Wie im Gutachten dargelegt und in unterschiedlichen Datengrundlagen ersichtlich (digitaler Atlas des Landes Steiermark, elektronische österreichische Bodenkarte, eBod), führt die Trasse überwiegend durch mittelwertiges Ackerland, teilweise durch geringwertiges Ackerland und nur vereinzelt durch hochwertiges Ackerland. Bodenverbessernde Maßnahmen für landwirtschaftliche Flächen im Umfeld sind vorgesehen. Die Versiegelung und der Verlust von 5 ha Boden ist vor dem Hintergrund der gesamten land- und forstwirtschaftlich genutzten Fläche in den Umlandgemeinden (9.600 ha) und dem Verlust von jährlich 57 ha in diesem Gebiet (Durchschnitt 1990 - 2010) als geringfügig zu bewerten.

Zu möglichen negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Bewirtschaftung führt Dr. Kuderna aus, dass generell ein Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht entgegensteht. Darüber hinaus wurden die erwartbaren Immissionen in der UVE bewertet und als vernachlässigbar erkannt.

Klima und Energie

Die Stellungnahme zum gegenständlichen Vorhaben, welche den Fachbereich Klima und Energie betrifft, wurde bei der Erstellung des Gutachtens der ASV der Behörde berücksichtigt. Auf das Fachgutachten vom 08.07.2022 wird hingewiesen.

Landschaft, Sach- und Kulturgüter

„Weiters ist anzumerken, dass der betroffene Bereich ein beliebtes und stark genutztes Naherholungsgebiet darstellt und es wohl unbestreitbar ist, dass ein Radfahren und Wandern neben Ackern und Feldern schöner, ruhiger und erholsamer ist als neben einer Schnellstraße“.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Naherholungsraum entlang der Kainach werden im Fachgutachten behandelt, wobei die vorhandenen Erholungsinfrastrukturen aufrecht bleiben, jedoch der Erholungswert des Bereichs deutlich gemindert wird. Im Detail wird auf die Ausführungen in Kap. 3.3 des Fachgutachtens verwiesen.

Luftreinhaltung und Klima

Durch das gegenständliche Projekt werden Ortsgebiete entlastet. Für jene Bereiche, die bei Umsetzung des Projektes mit zusätzlichen Luftschadstoffimmissionen rechnen müssen, konnte nachgewiesen werden, dass auch durch die Verlagerung von Emissionen die Genehmigungsvoraussetzungen des § 20 Abs. 3 IG-L (siehe Kapitel 1.2.3 bzw. 9.5) an allen Immissionspunkten, also auch an jenen, wo die neue Trasse zu einem Ansteigen der Immissionskonzentrationen führt, eingehalten werden.

Für den Schadstoff NO_2 ist in Zukunft aufgrund der natürlichen Flottenerneuerung - unabhängig von der Umsetzung des Projektes - eine deutliche Reduktion der Belastung zu erwarten. Für den Schadstoff PM_{10} (Feinstaub) ergeben sich bei keinem Anrainer relevante Verschlechterungen. Durch den neuen Trassenverlauf sind jedoch bei einigen Anrainern relevante Verbesserungen der Luftgüte zu erwarten. In der Gesamtbetrachtung profitieren deutlich mehr Anrainer von einer Verbesserung der Luftgüte, als Anrainer von einer Verschlechterung betroffen sind.

Raumplanung

In der Kundmachung/Edikt 2021wird im Teil 11.7 Regionalentwicklung Seite 22 und 23 ausgeführt, dass gemäß Regionalem Entwicklungsprogramm (REPRO) weitere Zerschneidungen und Segmentierungen landwirtschaftlicher Vorrangzonen zu vermeiden bzw. diese zu sichern sind. Die Umsetzung des geplanten Projektes würde hier einen Zielkonflikt in Bezug auf das REPRO ergeben.

ASV DI Wieser führt in seiner Stellungnahme vom 31.08.2022, GZ.: ABT17-39009/2014-277 aus, dass die Trasse auch als freizuhaltender Planungskorridor („Straßenprojekte“) in das regionale Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) aufgenommen wurde.

Aus überörtlicher Sicht überwiegt die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse für den weststeirischen Zentralraum die - trotz umfangreicher geplanter Ausgleichsmaßnahmen - lokal zu Beeinträchtigungen der Erholungswerte entlang der geplanten Trasse führen werden.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 14) Vorab ist aus meiner Sicht außer Streit zu stellen, dass die Anrainer der bestehenden Trasse der B70 vom aktuellen, zeitweise hohen Verkehrsaufkommen betroffen sind. Gleichzeitig muss aber festgehalten werden, dass gerade in den letzten 10 bis 15 Jahren viele neue Wohnbau-, aber auch gewerblich genutzte Projekte im Nahbereich der bestehenden B70 entstanden sind. Eine Grobzählung von mir hat hier allein 30 bis 40 Neuerrichtungen im betroffenen Streckenabschnitt ergeben, was auf gewisse Weise die Position der Trassenprojektbefürworter aber auch die Position der Verantwortungsträger in den Gemeinden in Frage stellt.

Im Factsheet der WIBIS Steiermark für den Bezirk Voitsberg aus dem Jahr 2017 ist zu entnehmen:
„Im Zeitraum von 2012 bis 2016 sank die Einwohnerzahl von Voitsberg durchschnittlich um 0,1% p.a.. Steiermark weit wuchs die Einwohnerzahl in derselben Periode um + 0,5 p.a.. Bis zum Jahr 2030 ist gemäß aktueller Bevölkerungsprognose davon auszugeben, dass die Bevölkerung um weitere - 3,6% zurückgehen wird“.

Dies vorausgeschickt kann natürlich gleichzeitig davon ausgegangen werden, dass der Straßenverkehr jedenfalls nicht weiter zunehmen wird und voraussichtlich zumindest stagniert. Die Errichtung der neuen Trasse erscheint sohin aus diesem Blickwinkel als nicht erforderlich. Aus meiner Sicht ist dieser Aspekt in den vorhandenen Projektunterlagen unzureichend berücksichtigt worden.

Fachplaner Hochkofler:

Im Prognosemodell wurde neben der Raumentwicklung in Hinblick auf Siedlungs-, Gewerbe- und Industriestandorte die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung berücksichtigt und für das Prognosejahr abgebildet. Daher ist die rückläufige Bevölkerungsentwicklung im Kernraum des Bezirks bis zum Prognosejahr entsprechend berücksichtigt.

Aus fachlicher Sicht sind die Ausführungen des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.
Punkt 2) (lfd. Nr. 9 und Nr. 14) Der öffentliche Verkehr und hier insbesondere der Zug-Verkehr der GKB wurde im Verkehrsverbund in den letzten Jahren stark ausgebaut und soll künftig auch eine Elektrifizierung und damit noch schnellere Verbindung aus dem Bezirk in den Raum Graz gewährleistet werden. Damit einhergehend ist eine weitere Attraktivierung der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel und damit eine Entlastung des bestehenden Straßenverkehrs zu erwarten. Diesbezügliche Untersuchungen aber auch Untersuchungen zum möglichen Ausbau der Bahn auf zweigleisig und damit Auswirkungen auf den Straßenverkehr fehlen aus meiner Sicht in den bestehenden Projektunterlagen.

Fachplaner Frisch:

Nach derzeitigem Stand ist ein 2-gleisiger Ausbau der GKB-Strecke nicht vorgesehen. Die derzeitigen Ausbauvorhaben auf der GKB-Strecke betreffen die Elektrifizierung, den Ausbau der Stellwerks- und Sicherungstechnik sowie eine sichere Gesamtlösung für alle Eisenbahnkreuzungen bzw. die Umsetzung der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2021. Nach Angaben der GKB reduzieren sich durch eine Elektrifizierung die Fahrzeiten von Voitsberg nach Graz auf ca. 30 Minuten und sind dichtere Takt-Intervalle möglich.

Fachplaner Hochkofler:

Die geplante Attraktivierung der GKB wurde im Prognosemodell entsprechend berücksichtigt und abgebildet. Damit wurden die Verkehrsverlagerungseffekte zwischen motorisiertem Individualverkehr und ÖV im Untersuchungsgebiet bis zum Prognosejahr berücksichtigt.
Aus fachlicher Sicht sind die Ausführungen der Fachplaner nachvollziehbar und plausibel.

Wasserbautechnik

Die hydraulischen Berechnungen wurden dem Stand der Technik entsprechend auf Basis der hydrographischen Vorgaben der hierzu zuständigen Landesabteilung mit anerkannten hydraulischen Berechnungsmethoden durchgeführt. Die hydraulischen Berechnungen zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt. Generell sind die Durchlässe so gelegt, dass das Hochwasser nach Abklingen der Hochwasserwelle zur Kainach zurückströmen kann.

Exkurs zur Alternativenprüfung:
Auszug aus *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G-ON 1.00 (Stand 01.07.2011, rdb.at):
Ad § 1 UVP-G 2000 (Auszugsweise):

Die Prüfung von Standort- und Trassenvarianten ist nach § 1 Abs. 1 Z 4 nur dann Bestandteil der UVP, wenn - wie bei diversen Infrastrukturvorhaben - die gesetzliche Möglichkeit der Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte zugunsten des Vorhabens besteht. Auch hier beschränkt sich die UVP - wie bei Z 3 - **auf den vom Projektwerber selbst gezogenen Rahmen des Variantenvergleichs**.

Darzustellen sind nur die umweltrelevanten Vor- und Nachteile (*US 08.03.2010, 2B/2008/23-62 Mistelbach Umfahrung; US 06.05.2009, 4B/2008/12-22 LB 100 Drautal Straße*).

Auch Z 4 nennt (wie Z 3 im 2. Satzteil) nur die umweltrelevanten Vor- und Nachteile; der z.B. wirtschaftliche oder regionalpolitische Nutzen eines Vorhabens ist vom Gesetzeswortlaut nicht erfasst. Diese Einschränkung ist offenbar als Vereinfachung gedacht, die den Projektwerber nicht daran hindert, auch andere Faktoren in die Präsentation des Vorhabens einzubeziehen. Keine Rolle spielt, ob von der Möglichkeit des Zwangsrechts zugunsten des Vorhabens tatsächlich Gebrauch gemacht wird oder werden soll.

Konkretisiert wird auch diese programmatische Bestimmung (Rz 7) für die UVE in § 6 und für das UVGA in § 12. Gemäß § 6 Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 hat die UVE im Fall des § 1 Abs. 1 Z 4 die vom Projektwerber geprüften Standort- und Trassenvarianten zu enthalten. Nach § 12 Abs. 4 Z 4 hat das UVGA Darlegungen gemäß § 1 Abs. 1 Z 4 zu enthalten.

Auch hier geht es um eine Begründung für das zur Genehmigung eingereichte Vorhaben. Diese Darlegung der umweltrelevanten Vor- und Nachteile geprüfter Standort- oder Trassenvarianten dokumentiert einen umweltbezogenen Auswahlprozess, der eine Begründung für das zur Genehmigung eingereichte Vorhaben liefert (*Wimmer/Bergthaler* in *Bergthaler/Weber/Wimmer*, UVP, Kap IV Rz 34). Dem Projektwerber ist jedoch die Entscheidung über die (den) letztendlich gewählte(n) und der UVP zugrunde gelegte(n) Trasse (Standort) freigestellt; **aus § 1 Abs. 1 Z 4 kann keine Verpflichtung des Projektwerbers abgeleitet werden, die umweltverträglichste Variante auszuwählen** (*VfGH 13.12.2007, V 87/06; VfGH 28.09.2009, B 1779/07; vgl. Rz 23*).

Die Prüfung von Standortalternativen ist nur möglich, wenn dem Projektwerber die entsprechenden Grundstücke auch zur Verfügung stehen oder sie beschafft werden können (*US 24.07.2006, 9B/2006/9-9 Eberndorf*; vgl. zum Problem mangelnder Verfügungsgewalt des Projektwerbers auch *Wimmer/Bergthaler/Weber* in *Bergthaler/Weber/Wimmer*, UVP, Kap I Rz 20).
Ad § 6 UVP-G 2000:

❖ Der Alternativenprüfung sind von vornherein enge Grenzen gesetzt, nämlich die Grenzen des Verfahrensgegenstands. Eine projektüberschreitende Alternativenprüfung oder gar eine „intermodale" Betrachtung anderer Wege zur Zielerreichung würde dem Wesen der Projekt-UVP widersprechen und kann im Rahmen der Alternativenprüfung für eine Projekt-UVP nicht erwartet werden.
❖ Die Prüfung von Standort- und Trassenvarianten ist nur dann Bestandteil der UVP, wenn - wie bei diversen Infrastrukturvorhaben - die gesetzliche Möglichkeit der Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte zugunsten des Vorhabens besteht. Auch hier besteht keine Verpflichtung des Projektwerbers, die umweltverträglichste Variante auszuwählen.

Auszug aus *Lampert*, UVP-G-Kommentar § 1 UVP-G 2000 (Auszugsweise):

Bei der Prüfung von Standort- und Trassenvarianten handelt es sich um keine **Bedarfsprüfung**.
Wie auch bei der Darlegung der Alternativen nach § 1 Abs. 1 Z 3 hat sich die UVP auf die vom Projektwerber selbst geprüften Standort- und Trassenvarianten zu beschränken, sodass es diesem überlassen ist, welche Alternativen er in Erwägung zieht (BVwG 21.08.2017, W143 2017269-2; *Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler*, UVP-G^3 § 1 Rz 8). Ob der Projektwerber von der gesetzlich eingeräumten Möglichkeit zur Enteignung tatsächlich Gebrauch macht, ist unerheblich. **Dem Projektwerber kann jedenfalls auf Grundlage der in § 1 Abs. 1 Z 3 und Z 4 verankerten Alternativenprüfung keine andere Trasse „vorgeschrieben" werden, weil dies eine das Wesen des Vorhabens verändernde Auflage wäre;** vielmehr ist das UVP-Verfahren über die konkrete Variante abzuführen (BVwG 29.09.2017, W104 2120271-1; Rz 63 ff; US 08.03.2010, 2B/2008/23-62, *Mistelbach Umfahrung*; Rz 71 ff und 81 ff). Der Projektwerber ist bei den „Vorhabentypen", für welche die Möglichkeit des Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, **verpflichtet**, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der von ihm geprüften Standort- oder Trassenvarianten „auf fachlicher Grundlage" darzulegen (BVwG 29.09.2017, W104 2120271-1; Rz 63). Dabei ist darauf zu achten, dass diese Darlegung nachvollziehbar ist. Könnte nämlich durch die Wahl einer anderen Trasse ein annähernd gleiches Ergebnis in Bezug auf den Zweck des Vorhabens bei insgesamt wesentlich weniger schwerwiegenden Eingriffen in die Umwelt erzielt werden, so müssten beim beantragten Vorhaben die vorzunehmenden Eingriffe bei diesen und anderen Schutzgütern möglicherweise anders bewertet und eine andere Gesamtbewertung aufgrund der § 17 Abs. 4 und 5 UVP-G 2000 vorgenommen werden (US 08.03.2010, 2B/2008/23-62, *Mistelbach Umfahrung*; vgl. § 17).

Auszug aus *Ennöckl/Raschauer/Bergthaler*, UVP-G-Kommentar³ § 1 UVP-G 2000 (Auszugsweise):
Wie auch bei der Darlegung der Alternativen nach Z 3 hat sich die UVP auf die vom Genehmigungswerber selbst geprüften Standort- und Trassenvarianten zu beschränken, sodass es ihm überlassen ist, welche Alternativen er in Erwägung zieht.

Die Einwendungen waren mangels Vorbringens subjektiver Rechte zurückzuweisen.

Herbert Leitgeb (OZ 63 und OZ 194):

Boden und Landwirtschaft

Dr. Scholler:

Flächenfraß
Die dauerhaft versiegelten Flächen sind ein eindeutig negativer Beitrag hinsichtlich der Bodenversiegelung in Österreich. Allerdings sind die Belastungen des Verkehrs, die derzeit im untergeordneten Straßennetz mit deutlich erhöhten Immissionen vorhanden sind und auf diesen Lückenschluss verlagert werden sollen, in eine Bewertung miteinzubeziehen, sodass unter Berücksichtigung von Entlastung und Belastung sowie der Gesamtfläche eine Auswirkung verbleibt, die insgesamt mit geringfügig zu bewerten.

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: Flächenfraß
Stellungnahme:
Es werden 16 ha Boden dauerhaft verbraucht, davon 5 ha versiegelt. Im Vergleich zu der Bodenausstattung der Umlandgemeinden und dem durchschnittlichen jährlichen Bodenverbrauch ist der durch das Vorhaben ausgelöste zusätzliche Bodenverbrauch als gering einzustufen.

Zu möglichen negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Bewirtschaftung führt Dr. Kuderna aus, dass generell ein Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht entgegensteht. Darüber hinaus wurden die erwartbaren Immissionen in der UVE bewertet und als vernachlässigbar erkannt.

Naturschutz

Zerstörung der Fluß-/Auenlandschaft: diese wird in diesem Bereich als Naherholungsbereich zerstört. Dies kann ich als verantwortungsvoller Bürger nicht mittragen. Dies sind schwerste Eingriffe in das Ökosystem. Bitte um die Unterlagen/Fakten über die Auswirkungen durch diesen massiven Eingriff in das regionale Ökosystem.

Stellungnahme zu dieser Einwendung seitens der Einreichplanerin:
Negative Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf Tiere und Pflanzen während der Bau- und Betriebsphase werden durch die Umsetzung einer Vielzahl von Maßnahmen hintenan gehalten.
Zum einen werden Maßnahmen gesetzt, die die vorhandene Tier- und Pflanzenwelt im Kainachtal schützen wie zum Beispiel das vorzeitige Absammeln von Individuen aus dem Baufeld, das Errichten von Sperrzäunen am Baustellenrand und Bauzeitregelungen. In der Betriebsphase werden Amphibienschutzleiteinrichtungen und Wildzäune errichtet, um Kollisionen mit Fahrzeugen zu verhindern.

Zum anderen steht der bestmögliche Erhalt von Lebensraumfunktionen im Vordergrund, dafür werden Nistkästen für Vögel und Fledermäuse angebracht, Alt- und Totbäume geschützt, vorhandene Leitstrukturen erhalten bzw. gefördert und neue Querungsmöglichkeiten für Tiere geschaffen.

Zum Ausgleich beanspruchter Lebensräume und zur Verbesserung der Lebensraumsituation werden neue Lebensräume geschaffen wie Wiesen/Grünlandbrachen, Obstbaumbestände, Hecken und flussbegleitende Wälder (siehe unten).

Zur Lebensraumwiederherstellung und Aufrechterhaltung der Leitstrukturfunktion im Zuge der Kainachverlegung erfolgt eine naturnahe Gewässergestaltung mit Gehölzpflanzungen entlang des Flusses bzw. Gehölz- und Wiesenpflanzungen auf Restflächen zwischen Straße und Kainach, um somit die Funktion des für zahlreiche Tiergruppen essentiell bedeutenden Wanderkorridors entlang der Kainach sicherzustellen und das Lebensraumpotential an der Kainach naturschutzfachlich aufzuwerten.
Grundsätzlich ist auf die oa. Ausführungen der Konsenswerberin bzw. auf die Ausführungen des ASV zur Einwendung der OZ 033 zu verweisen. Darüber hinaus wird auf die Ausführungen im Fachgutachten verwiesen, wonach die Auswirkungen auf die Fließgewässer-Lebensräume - getrennt nach der jeweiligen Indikatorgruppe - separat diskutiert wurden.

Raumplanung

In der Kundmachung/Edikt 2021wird im Teil 11.7 Regionalentwicklung Seite 22 und 23 ausgeführt, dass gemäß Regionalem Entwicklungsprogramm (REPRO) weitere Zerschneidungen und Segmentierungen landwirtschaftlicher Vorrangzonen zu vermeiden bzw. diese zu sichern sind. Die Umsetzung des geplanten Projektes würde hier einen Zielkonflikt in Bezug auf das REPRO ergeben.
ASV DI Wieser führt in seiner Stellungnahme vom 31.08.2022, GZ.: ABT17-39009/2014-277 aus, dass die Trasse auch als freizuhaltender Planungskorridor („Straßenprojekte“) in das regionale Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) aufgenommen wurde.

Aus überörtlicher Sicht überwiegt die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse für den weststeirischen Zentralraum die - trotz umfangreicher geplanter Ausgleichsmaßnahmen - lokal zu Beeinträchtigungen der Erholungswerte entlang der geplanten Trasse führen werden.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 14) Flächenfraß It. derzeitigem Regierungsübereinkommen sollen täglich nur 2.5 ha Land Osterreichweit versiegelt werden. Tatsächlich sind es täglich ca. 18 ha!!! Was denken sich hier Raumplaner und die politischen Verantwortungsträger? Wozu gibt es Regierungsübereinkommen? Gibt es hier ein o. k. der Bundesregierung für diese Flächenversiegelung?

<u>Zerstörung der Fluß-/Auenlandschaft:</u>

diese wird in diesem Bereich als Naherholungsbereich zerstört. Dies kann ich als verantwortungsvoller Bürger nicht mittragen. Dies sind schwerste Eingriffe in das Ökosystem. Bitte um die Unterlagen/Fakten über die Auswirkungen durch diesen massiven Eingriff in das regionale Ökosystem.
Sinnhaftigkeit dieser Trassenführung: diese bezweifle ich grundsätzlich an, da das Verkehrsaufkommen in den nächsten Jahren geringer werden wird z.B. durch mehr Homeoffice, Digitalisierung der Arbeitswelt, Ausbau der Öffis, günstigere Zugtickets, P&R etc. Gibt es dazu aktuelle Prognoseberechnungen? Diese Fakten/Daten möchte ich gerne einsehen.

Fachplaner Hochkofler:

Die geplante Attraktivierung der GKB wurde im Prognosemodell entsprechend berücksichtigt und abgebildet. Damit wurden die Verkehrsverlagerungseffekte zwischen motorisiertem Individualverkehr und ÖV im Untersuchungsgebiet bis zum Prognosejahr berücksichtigt.

Die Funktion der geplanten Umfahrungsstraße B70 ist die einer Entlastungsspange zur Entlastung der Siedlungsbereiche entlang der B70. Planungsziel der Umfahrungsstraße B70 ist demnach die Entlastung der Siedlungsgebiete und nicht ein Reisezeitgewinn.

Im Rahmen der COVID-19-Pandemie und dem daraus resultierenden teilweise nunmehr seit bereits über 1,5 Jahren von Teilen der erwerbstätigen Bevölkerung praktizierten Homeoffice wurden zwischenzeitlich einige wissenschaftliche Studien erstellt, welche auf Basis umfangreicher Befragungen in Verbindung mit Prognosen eine Vorausschau auf die zukünftige Entwicklung von Homeoffice und dessen Folgen auf Verkehr und Klima abgeben.

Homeoffice ist grundsätzlich lediglich für gewisse Berufsgruppen möglich, bedarf zudem einem bestimmten Umfeld (z.B. Arbeitsplatz zu Hause etc.) und wird im Normalfall nicht über die gesamte Arbeitswoche hinweg praktiziert, sondern vom überwiegenden Teil der Erwerbstätigen an einzelnen Tagen bzw. an einem Tag pro Woche. Die verkehrlichen Auswirkungen von Homeoffice betreffen dabei sowohl den motorisierten Individualverkehr als auch den öffentlichen Verkehr. Wer Homeoffice praktiziert, nutzt nicht automatisch ein KFZ für den Weg zu und von der Arbeit (Berufspendler/innen-Verkehr).

Entsprechend den Ausführungen der österreichischen Studie PoviMob, Potentiale virtueller Mobilität - Rahmen und Maßnahmen für eine bestmögliche Verknüpfung virtueller und physischer Mobilität der FFG, BMK Wien 2020 zeigt sich, dass Homeoffice zwar zu einer Verkehrseinsparung in Hinblick auf Arbeits-/Berufswege führen kann, dieser Effekt jedoch durch die im Rahmen von Homeoffice zusätzlich möglichen Freizeitwege/Besorgungswege/Wege für Holen und Bringen vielfach kompensiert werden kann. Im Endeffekt ist damit sogar mit einem Anstieg der Verkehrsleistung bei vermehrtem Homeoffice zu rechnen („Rebound-Effekt").

Es zeigt sich ebenfalls, dass Fahrzeuge, welche - aufgrund von Homeoffice - nicht für Fahrten zu und von der Arbeitsstätte benötigt werden, in weiterer Folge von anderen Haushaltsmitgliedern benützt werden können bzw. Mitfahrer/innen - an Homeoffice-Tagen des Fahrzeuglenkers - selbst zu Fahrzeuglenker/innen für die Wege zu und von der Arbeit/Ausbildung etc. werden können.

Darüber hinaus zeigt sich unter anderem auch, dass durch Homeoffice eingesparte Pendeltage einen Anreiz zur Vergrößerung der Pendeldistanzen zwischen Wohnort und Arbeitsplatz bieten können, und Arbeitnehmer/innen, welche Homeoffice praktizieren, den Wohnort weiter Richtung Umland/Peripherie verlegen und damit an deren Pendeltagen zukünftig größere Distanzen zu und von der Arbeitsstätte zurücklegen werden.

Die Überprüfung der Verkehrsbelastung auf der B70 anhand aktueller Verkehrsbelastungsdaten aus einer vom Kuratorium für Verkehrssicherheit im Mai 2021 durchgeführten Verkehrserhebung zeigt, dass das derzeit aufgrund der COVID-19-Pandemie vermehrt praktizierte Homeoffice vieler Berufstätiger zu keinerlei Abnahme der Tagesverkehrsbelastung im Werktagsnormalverkehr (JDTVw) auf der B70 geführt hat. Im Zuge dieser Verkehrserhebung des Kuratoriums für Verkehrssicherheit am Mittwoch dem 12.05.2021, wurden rund 19.500 KFZ/24 h im Straßenquerschnitt auf der B70 bei km 22

gezählt. Im Vergleich dazu betrug die Verkehrsbelastung auf der B70 bei km 22 im Werktagsnormalverkehr (JDTVw) im Analysejahr 2015 rund 19.400 KFZ/24 h.

Damit ist hinsichtlich Homeoffice und dessen Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen auf der B70 folglich keine Neuberechnung bzw. Neubewertung der Verkehrsbelastung im Rahmen des Projekts B70 „Abschnitt Mooskirchen - Krottendorf" erforderlich.

Aus derzeitiger Sicht und unter Berücksichtigung der statistischen Daten kann man nicht von einer Trendwende beim motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgehen, da u.a. eine Änderung der Antriebsform bei Kraftfahrzeugen (vom fossiler Antriebsform auf Elektromobilität) keine Mobilitätsänderung im Verkehrssystem impliziert. Weiters zeigte sich vor allem bei den Fahrgastzahlen des öffentlichen Verkehrs ein Rückgang in der noch andauernden Pandemiezeit. Welche langfristigen Auswirkungen diese Pandemie auf den ÖV hat und ob es eventuell eine Verschiebung in Richtung MIV gibt, kann derzeit aus fachlicher Sicht nicht eingeschätzt werden.
Aus fachlicher Sicht sind die Ausführungen des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Punkt 1) (lfd. Nr. 24) Kosten mit einem Bruchteil der exorbitant hohen Kosten (sind Steuergelder!) der geplanten Trassenführung könnte man die bestehende B70 gut mit Fuß-/Fahrradweg und kreuzungsfrei ausbauen. Auch wenn man hier Ablösen einbezieht, ist es noch immer bei weitem billiger als die geplante Trassenführung. Ich fordere Sie auf hier eine Alternative anzubieten um wertvolles Ackerland zu retten.

Fachplaner Jereb:

Im Jahr 1982 wurde ein 4-spuriger Bestandsausbau mit beidseitigen Begleitstraßen untersucht. Diese Variante scheiterte am Widerstand der Bevölkerung und der Gemeindevertretungen. Im Jahr 1993 wurde daraufhin ein 2-spuriger Bestandsausbau untersucht. Dabei wurde sowohl ein Ausbau mit beidseitigen Begleitwegen als auch ein Ausbau mit einem einseitigen Geh- und Radweg und Lärmschutz in der Gemeinde Söding betrachtet. Dabei ergab sich, dass die erforderliche Leistungsfähigkeit der Straße mit einem 2-spurigen Ausbau nicht erreicht werden kann. Durch den Ausbau am Bestand ergaben sich Trennwirkungen, so dass die Umfeldverträglichkeit nicht erreicht werden konnte und diese Alternativen ausgeschieden wurden. Im Jahr 1996 wurde nochmals die Möglichkeit eines 2-streifigen Bestandsausbaus überprüft. Auch im Jahr 1996 konnte die erforderliche Betriebsgeschwindigkeit durch diesen Ausbau nicht erreicht werden. Außerdem würde es durch die erforderlichen Begleitwege und Lärmschutzmaßnahmen zu einem massiven optischen Eingriff in das Ortsbild führen und der Ort durch die Trasse zweigeteilt. Die Trennwirkung würde zu einer massiven Behinderung des landwirtschaftlichen Verkehrs sowie des Fußgängerverkehrs führen.

Da diese Problemfelder bei einem Ausbau am Bestand bestehen bleiben, wurde ein Bestandsausbau nach 1996 nicht mehr in Betracht gezogen.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seite des ASV (Verweis auf die Einlage II.2 „Projekthistorie - Trassenvarianten").

Wasserbautechnik

Aus wasserbautechnischer Sicht wird das vorgelegte Projekt auf mögliche Auswirkungen beurteilt. Die Beurteilung eines Hochwasserschutzes und allenfalls mögliche Auswirkungen sind nicht Aufgabe des

wasserbautechnischen ASV im ggst. Verfahren. Die hydraulischen Berechnungen zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt.

Einleitend darf zum Themengebiet Hochwasserschutz auf die Ausführungen des Amtssachverständigen in seinem Gutachten verwiesen werden. Die übrigen Einwendungen waren mangels Vorbringens subjektiver Rechte zurückzuweisen. Abschließend darf noch angeführt werden, dass politische Entscheidungen nicht Beurteilungsmaßstab für die Genehmigungsfähigkeit eines Projektes sind.

Peter Papst (OZ 64 und OZ 194):

Boden und Landwirtschaft

Dr. Scholler

Verlust von wertvollem Acker- und Weideland.
Der dauerhafte Verlust von wertvollen Acker- und Weideflächen ist ein eindeutig negativer Beitrag hinsichtlich der Bodenversiegelung in Österreich. Allerdings sind die Belastungen des Verkehrs, die derzeit im untergeordneten Straßennetz mit deutlich erhöhten Immissionen vorhanden sind und auf diesen Lückenschluss verlagert werden sollen, in eine Bewertung miteinzubeziehen, sodass unter Berücksichtigung von Entlastung und Belastung sowie der Gesamtfläche eine Auswirkung verbleibt, die insgesamt mit geringfügig zu bewerten ist.

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: Verlust von wertvollem Acker und Weideland; Biologische Wirtschaftsweise nicht fortführbar.
Stellungnahme:
Es werden 10,5 ha landwirtschaftliche Flächen (davon 9,9 ha Ackerland) durch das Vorhaben verbraucht. Wie im Gutachten dargelegt und in unterschiedlichen Datengrundlagen ersichtlich (digitaler Atlas des Landes Steiermark, elektronische österreichische Bodenkarte, eBod), führt die Trasse überwiegend durch mittelwertiges Ackerland, teilweise durch geringwertiges Ackerland und nur vereinzelt durch hochwertiges Ackerland. Bodenverbessernde Maßnahmen für landwirtschaftliche Flächen im Umfeld sind vorgesehen. Die Versiegelung und der Verlust von 5 ha Boden ist vor dem Hintergrund der gesamten land- und forstwirtschaftlich genutzten Fläche in den Umlandgemeinden (9.600 ha) und dem Verlust von jährlich 57 ha in diesem Gebiet (Durchschnitt 1990 - 2010) als geringfügig zu bewerten. Generell steht ein Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht entgegen. Darüber hinaus wurden die erwartbaren Immissionen in der UVE bewertet und als vernachlässigbar erkannt.

Geologie/Geotechnik, Hydrogeologie

Einwendung: Da es im Vorfeld nicht zu den erforderlichen Untersuchungen des Untergrundes gekommen ist (bspw. keine Untersuchung zw. Muggaubach und Gemeindestraße nach Hallersdorf in der Länge von 1,5 km) liegen die erforderlichen Ergebnisse nicht vor.

Forderung: Vorlage der erforderlichen Nachweise für die Eignung des Untergrundes. Dies betrifft auch das geplante Überführungsbauwerk, welches auf unserem Grundstück errichtet werden soll.

Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass im Rahmen der Projektplanung entlang des Trassenabschnittes ca. Proj.-km 1+089,00 (Anschluss Autobahnzubringer A2 Mooskirchen) bis ca. Proj.-km 5+945,00 (Anbindung Ldstr. B70 Bestand) ein etwa 150 m bis 200 m breiter Streifen zur Beurteilung der geologischen bzw. der bodenmechanisch-geotechnischen Verhältnisse überblicksmäßig kartiert wurde. In diesem Abschnitt wurden 12 Sondierschlitze (bis 3,7 m unter GOK) hergestellt sowie auch 6 Rotationskernbohrungen (60 lfm Bohrkerne) und 6 Rammkernsondierungen (47,3 lfm) abgeteuft. Zudem von Bohrlochversuche während des Abteufens der Bohrungen (Standard-Penetrations-Tests) sowie umfangreiche Laboruntersuchungen an 21 Proben aus den Sondierschlitzen und Bohrungen durchgeführt.

Im Bereich der ÜF Hallersdorf (BWA 7 im geotechnischem GA der Fa. Geolith) wurde ein Sondierschlitz (auf Grundstück Nr. 550 der KG 63318 Hallersdorf) hergestellt, auf dessen Basis ein Untergrundmodell für diesen Abschnitt erstellt werden konnte. Aus fachlicher Sicht sind die durchgeführten Erkundungsarbeiten unter Berücksichtigung der regionalgeologischen Verhältnisse als ausreichend zu beurteilen. Zudem können die entstehenden Lasten mit den eingereichten geotechnischen Baumaßnahmen schadlos übertragen werden.

Landschaft, Sach- und Kulturgüter

„Aufgrund des fehlenden Zugangs zum Begleitweg der Kainach ist das sogenannte Ausreiten nicht mehr möglich“.

Der Begleitweg der Kainach wird über die neue Überführung Hallersdorfweg angebunden und bleibt damit erreichbar.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Die Aufpunktauswertung zeigt für den Aufpunkt 22 (Papst) für die Schadstoffe NO_2 und PM_{10} relevante Zusatzbelastungen, die Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L werden für diesen Aufpunkt nicht erfüllt.

Raumplanung

In der Kundmachung/Edikt 2021wird im Teil 11.7 Regionalentwicklung Seite 22 und 23 ausgeführt, dass gemäß Regionalem Entwicklungsprogramm (REPRO) weitere Zerschneidungen und Segmentierungen landwirtschaftlicher Vorrangzonen zu vermeiden bzw. diese zu sichern sind. Die Umsetzung des geplanten Projektes würde hier einen Zielkonflikt in Bezug auf das REPRO ergeben.

ASV DI Wieser führt in seiner Stellungnahme vom 31.08.2022, GZ.: ABT17-39009/2014-277 aus, dass die Trasse auch als freizuhaltender Planungskorridor („Straßenprojekte“) in das regionale Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) aufgenommen wurde.

Aus überörtlicher Sicht überwiegt die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse für den weststeirischen Zentralraum, die - trotz umfangreicher geplanter Ausgleichsmaßnahmen - lokal zu Beeinträchtigungen der Erholungswerte entlang der geplanten Trasse führen werden.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Umweltmedizin

Die Aufpunktauswertung zeigt für den Aufpunkt 22 (Papst) für die Schadstoffe NO_2 und PM_{10} relevante Zusatzbelastungen, die Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L werden für diesen Aufpunkt nicht erfüllt.
Zum Schutz der menschlichen Gesundheit ist für diesen Aufpunkt eine Ablöse geplant.

Lärmimmissionen:

Trotz Lärmschutzmaßnahmen würde es durch das Projekt (Verlegung der Gemeindestraße) zu Grenzwertüberschreitungen kommen. Eine Ablöse ist daher auch aus diesem Grund vorgesehen.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 9) Auch alle restlichen Faktoren abseits des Schadstoffes PM_{10} machen sowohl das Wohnen, als auch den Betrieb der Landwirtschaft samt Pferdehaltung in Zukunft unmöglich und würden zu einer massiven Entwertung führen:

Verschlechterung der allgemeinen Situation

unmittelbare Nähe der Trasse mit Lärmschutzwand produziert völlige Beschattung in den Wintermonaten (siehe Sonnenlauf);

Fachplaner Frisch:

Das Gebäude des besagten Anwesens weist einen minimalen Abstand zur geplanten 3 m hohen Lärmschutzwand von ca. 33m auf. Somit ergibt sich ein Vertikalwinkel von ca. 8°. Unter Berücksichtigung des Sonnenlaufes für den 21.Dezember ergibt sich somit Sonnenscheindauer am Gebäudesockel zwischen ca. 8:45 und 15:10 Uhr.

Laut OIB - Richtlinie 3 „Hygiene, Gesundheit und Umweltschutz“ Punkt 9 „Belichtung und Beleuchtung“ (Anm.: Diese Richtlinie ist Teil des Stmk. BauG) gilt ein freier Lichteinfall als gewährleistet, wenn ein freier Lichteinfallswinkel von 45 Grad, bezogen auf die Unterkante der Belichtungsöffnung in der Fassadenflucht, nicht überschritten wird. Dabei darf der Lichteinfallsrichtung seitlich um nicht mehr als 30 Grad verschwenkt werden. Die Anforderungen an die Belichtung auf Basis dieser gesetzlichen sowie richtlinienmäßigen Vorgaben werden durch die LSW nicht beeinflusst.
Die angeführten Bedenken bzgl. völlige Beschattung kann auf Basis der Ausführung des Fachplaners und den Vorgaben der OIB - Richtlinie 3 nicht nachvollzogen werden.

Punkt 1) (lfd. Nr. 14) Diese Forderung möchte ich mit folgenden Argumenten zusätzlich untermauern:
Es wird in den Unterlagen (bspw. 1.1 u. 1.2 UVE-Zusammenfassung) auf die mehrheitliche Verlegung des Verkehrsaufkommens auf die neue Trasse verwiesen. Die Verkehrsprognosen dürfen angezweifelt werden (siehe Bevölkerungsentwicklung im Bezirk und irreversible Abwanderung der Industriebetriebe).
Forderung: Neubewertung aufgrund aktueller Daten

Fachplaner Hochkofler:

Im Prognosemodell sind neben der über die Flächenwidmung in Hinblick auf Siedlungs-, Gewerbe- und Industriestandorte ermittelte Raumentwicklung die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung berücksichtigt und für das Prognosejahr abgebildet.

Dem im Rahmen des Projekts B70 „Abschnitt Mooskirchen - Krottendorf" erstellten Prognoseverkehrsmodell wurde die zum damaligen Zeitpunkt zur Verfügung stehende aktuelle Bevölkerungsprognose Steiermark der Landesstatistik Steiermark mit Stand 2015/16 hinterlegt (Regionale Bevölkerungsprognose Steiermark 2015/16 - Bundesland, Bezirke und Gemeinden Heft 5/2016).

Die nunmehr aktuelle Bevölkerungsprognose der Landesstatistik Steiermark ist im Jahr 2020 erschienen (Regionale Bevölkerungsprognose, Steirische Statistiken, Heft 3/2020). Die von der Landesstatistik Steiermark in der aktuellen Bevölkerungsprognose für den Bezirk Voitsberg für das Prognosejahr 2030 prognostizierte Bevölkerung beträgt 50.124 Personen und liegt damit minimal um 132 Personen höher als im Zuge der Bevölkerungsprognose der Landesstatistik Steiermark aus dem Jahr 2015.

Dieser geringe Unterschied von 0,3% zwischen der im Prognoseverkehrsmodell für den Raum Voitsberg hinterlegten Bevölkerungsprognose aus dem Jahr 2015 und der nunmehr aktuellen Bevölkerungsprognose aus dem Jahr 2020 ist im Rahmen der Prognoseberechnungen zur Prognoseverkehrsbelastung vernachlässigbar und erfordert somit keine Neuberechnung bzw. Neubewertung.

Eine Überprüfung der Verkehrsbelastung anhand aktueller Verkehrsbelastungsdaten aus einer vom Kuratorium für Verkehrssicherheit im Mai 2021 durchgeführten Verkehrserhebung zeigt ebenfalls keine relevante Abweichung bezüglich der Modellergebnisse in Hinblick auf die im Projektsgebiet vorliegende Verkehrsentwicklung. Im Zuge dieser Verkehrserhebung des Kuratoriums für Verkehrssicherheit am Mittwoch dem 12.05.2021, wurden rund 19.500 KFZ/24 h im Straßenquerschnitt auf der B70, km 22 gezählt. Im Bestandsmodell 2015 liegen die Modellverkehrsbelastungen an dieser Stelle der B70 für den Werktagsverkehr (JDTVw) bei 19.400 KFZ/24 h im Straßenquerschnitt, im Prognosemodell 2030 bei 19.900 KFZ/24 h im Straßenquerschnitt. Es zeigt sich folglich abschließend, dass - gestützt durch die aktuell vorliegende Verkehrserhebung des Kuratoriums für Verkehrssicherheit - die den Modellberechnungen zur Ermittlung der Prognoseverkehrsbelastungen im Projektsgebiet zugrunde gelegte Verkehrsentwicklung mit der tatsächlichen Verkehrsentwicklung im Projektsgebiet übereinstimmt und daher keine Neuberechnung bzw. Neubewertung der Prognoseverkehrsbelastung im Rahmen des Projekts B70 „Abschnitt Mooskirchen - Krottendorf" erforderlich ist.

Ergänzend wird auf die Projektunterlage „Verkehrszahlen" mit der Einlage: I.6.2 verwiesen. Aus fachlicher Sicht sind die Ausführungen des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Punkt 1) (lfd. Nr. 24) Eigentum der Familie
Unser Hof (vlg. Lahnhussler) ist seit mehreren Generationen im Besitz meiner Familie. Unter größten Anstrengungen wurde dieser Hof als Nebenerwerbsbetrieb von meiner Familie bewirtschaftet und trug wesentlich zum Familieneinkommen bei.

In Anbetracht der für uns dargestellten Verschlechterungen durch diese "Kainachtrasse" an sich, fordere ich daher eine Neubewertung der Variante "Bestandsausbau".

Fachplaner Jereb:

Im Jahr 1982 wurde ein 4-spuriger Bestandsausbau mit beidseitigen Begleitstraßen untersucht. Diese Variante scheiterte am Widerstand der Bevölkerung und der Gemeindevertretungen. Im Jahr 1993 wurde daraufhin ein 2-spuriger Bestandsausbau untersucht. Dabei wurde sowohl ein Ausbau mit beidseitigen Begleitwegen als auch ein Ausbau mit einem einseitigen Geh- und Radweg und Lärmschutz in der Gemeinde Söding betrachtet. Dabei ergab sich, dass die erforderliche Leistungsfähigkeit der Straße mit einem 2-spurigen Ausbau nicht erreicht werden kann. Durch den Ausbau am Bestand ergaben sich Trennwirkungen, so dass die Umfeldverträglichkeit nicht erreicht werden konnte und diese Alternativen ausgeschieden wurden. Im Jahr 1996 wurde nochmals die Möglichkeit eines 2-streifigen Bestandsausbaus überprüft. Auch im Jahr 1996 konnte die erforderliche Betriebsgeschwindigkeit durch diesen Ausbau nicht erreicht werden. Außerdem würde es durch die erforderlichen Begleitwege und Lärmschutzmaßnahmen zu einem massiven optischen Eingriff in das Ortsbild führen und der Ort durch die Trasse zweigeteilt. Die Trennwirkung würde zu einer massiven Behinderung des landwirtschaftlichen Verkehrs sowie des Fußgängerverkehrs führen.

Da diese Problemfelder bei einem Ausbau am Bestand bestehen bleiben, wurde ein Bestandsausbau nach 1996 nicht mehr in Betracht gezogen.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seite des ASV (Verweis auf die Einlage II.2 „Projekthistorie - Trassenvarianten“).
Punkt 2) (lfd. Nr. 9) Die Planungsunterlagen beschreiben die Überführung der eingeleisigen GKB-Strecke im Bereich der Eisenbahnbrücke. Es ist nicht ersichtlich, inwieweit diese Überführung den Ausbau hin zu einer zweigleisigen Eisenbahnstrecke behindert. Forderung: Nachweis der Durchführbarkeit eines dahingehenden Ausbaues der Eisenbahnverbindung zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs

Fachplaner Frisch:

Nach derzeitigem Stand ist ein 2-gleisiger Ausbau der GKB-Strecke nicht vorgesehen. Die derzeitigen Ausbauvorhaben auf der GKB-Strecke betreffen die Elektrifizierung, den Ausbau der Stellwerks- und Sicherungstechnik sowie eine sichere Gesamtlösung für alle Eisenbahnkreuzungen bzw. die Umsetzung der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2021. Nach Angaben der GKB reduzieren sich durch eine Elektrifizierung die Fahrzeiten von Voitsberg nach Graz auf ca. 30 Minuten und sind dichtere Takt-Intervalle möglich.

Aus fachlicher Sicht sind die Ausführungen der Fachplaner nachvollziehbar und plausibel.
Punkt 2) (lfd. Nr. 14) Der geplante Knoten am Zubringer wird zu einer Verlagerung des Zubringerverkehrs führen. Der Zubringerverkehr aus der Region Dietenberg/Ligist, Grabenwart und Steinberg würde künftig in die Ortschaften Hallersdorf, Bubendorf und Stögersdorf Richtung Autobahnauffahrt verlagert. Dies würde zusätzlich Sicherheitsprobleme erzeugen. In der Präsentation der Trasse wird auch die Entlastung der Bahnhofstraße angeführt. Das ist genau jenes Verkehrsaufkommen, das nun in die Orte am rechten Kainachufer verlagert wird.

Forderung: Darlegung der Zahlen hinsichtlich des Verkehrsaufkommens in den genannten Gebieten.

Fachplaner Hochkofler:

Der Zubringerverkehr zur A2 Süd Autobahn aus der Region Dietenberg/Ligist, Grabenwart und Steinberg wird sich zum größten Teil auf die B70 Neu oder auf den nördlich der B70 Neu gelegenen

Begleitweg verlagern, da die Fahrzeit kürzer ist als über die Route Hallerdorf - Bubendorf - Stögersdorf. Auf der Route Hallersdorf - Bubendorf - Stögersdorf ist somit von keiner Verkehrszunahme und in weiterer Folge von keinen Sicherheitsproblemen auszugehen.

Das Verkehrsmodell, das als Einlage II.5.1. „Fachbericht Verkehr" dem Einreichkonvolut beigelegt ist, umfasst neben den Hauptrouten ebenso Teile des niederrangigen Straßennetzes, wie die Ortsdurchfahrten Dietenberg, Hallersdorf und Stögersdorf, die südlich der B70 Neu liegen. Im Rahmen der Verkehrsmodellierung, die mit der Verkehrsplanungssoftware VISUM von PTV AG durchgeführt wurde (anerkannte Software), wurden die angeführten Routen in ihrer Charakteristik mitbetrachtet und daraus ergab sich keine Verkehrsverlagerung auf das ggst. niederrangige Straßennetz.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Punkt 2) (lfd. Nr. 24) Im Punkt 2 (o.g. UVE-Zusammenfassung) wird die Kainachvariante als einzig realisierbare Variante bezeichnet. Dies wird ebenfalls von mir beeinsprucht, da dies nicht ausreichend untersucht erscheint. Es gibt Vorschläge, welche eine kreuzungsfreie Verbindung von Krottendorf zum Autobahnzubringer der A2 geschaffen ermöglichen würden.
Forderung: Neubewertung der Gesamtsituation und Einbeziehung dieser Vorschläge

Fachplaner Jereb:

Die kainachnahe Trasse wird nicht als einzig realisierbare Variante bezeichnet, sondern als realisierungswürdigste Variante. Eine detaillierte Beschreibung der verschiedenen untersuchten Trassenvarianten befindet sich in Einlage II 2 „Projekthistorie - Trassenvarianten".
Aus fachlicher Sicht sind die Ausführungen der Fachplaner nachvollziehbar und plausibel.

Wasserbautechnik

Aus wasserbautechnischer Sicht wird das vorgelegte Projekt auf mögliche Auswirkungen beurteilt. Die Beurteilung eines Hochwasserschutzes und allenfalls mögliche Auswirkungen sind nicht Aufgabe des wasserbautechnischen ASV im ggst. Verfahren. Die hydraulischen Berechnungen zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt.

Zur gewählten Trassenführung und möglicher Alternativenprüfungen darf wiederholt ausgeführt werden:
Auszug aus *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G-ON 1.00 (Stand 01.07.2011, rdb.at):

Ad § 1 UVP-G 2000 (Auszugsweise):
Die Prüfung von Standort- und Trassenvarianten ist nach § 1 Abs. 1 Z 4 nur dann Bestandteil der UVP,
wenn - wie bei diversen Infrastrukturvorhaben - die gesetzliche Möglichkeit der Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte zugunsten des Vorhabens besteht. Auch hier beschränkt sich die UVP - wie bei Z 3 - **auf den vom Projektwerber selbst gezogenen Rahmen des Variantenvergleichs**.

Darzustellen sind nur die umweltrelevanten Vor- und Nachteile (*US 08.03.2010, 2B/2008/23-62 Mistelbach Umfahrung; US 06.05.2009, 4B/2008/12-22 LB 100 Drautal Straße*).

Auch Z 4 nennt (wie Z 3 im 2. Satzteil) nur die umweltrelevanten Vor- und Nachteile; der z.B. wirtschaftliche oder regionalpolitische Nutzen eines Vorhabens ist vom Gesetzeswortlaut nicht erfasst.

Diese Einschränkung ist offenbar als Vereinfachung gedacht, die den Projektwerber nicht daran hindert, auch andere Faktoren in die Präsentation des Vorhabens einzubeziehen. Keine Rolle spielt, ob von der Möglichkeit des Zwangsrechts zugunsten des Vorhabens tatsächlich Gebrauch gemacht wird oder werden soll.

Konkretisiert wird auch diese programmatische Bestimmung (Rz 7) für die UVE in § 6 und für das UVGA in § 12. Gemäß § 6 Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 hat die UVE im Fall des § 1 Abs. 1 Z 4 die vom Projektwerber geprüften Standort- und Trassenvarianten zu enthalten. Nach § 12 Abs. 4 Z 4 hat das UVGA Darlegungen gemäß § 1 Abs. 1 Z 4 zu enthalten.

Auch hier geht es um eine Begründung für das zur Genehmigung eingereichte Vorhaben. Diese Darlegung der umweltrelevanten Vor- und Nachteile geprüfter Standort- oder Trassenvarianten dokumentiert einen umweltbezogenen Auswahlprozess, der eine Begründung für das zur Genehmigung eingereichte Vorhaben liefert (*Wimmer/Bergthaler* in *Bergthaler/Weber/Wimmer*, UVP, Kap IV Rz 34). Dem Projektwerber ist jedoch die Entscheidung über die (den) letztendlich gewählte(n) und der UVP zugrunde gelegte(n) Trasse (Standort) freigestellt; **aus § 1 Abs. 1 Z 4 kann keine Verpflichtung des Projektwerbers abgeleitet werden, die umweltverträglichste Variante auszuwählen** (*VfGH 13.12.2007, V 87/06; VfGH 28.09.2009, B 1779/07; vgl. Rz 23*).

Die Prüfung von Standortalternativen ist nur möglich, wenn dem Projektwerber die entsprechenden Grundstücke auch zur Verfügung stehen oder sie beschafft werden können (*US 24.07.2006, 9B/2006/9-9 Eberndorf*; vgl. zum Problem mangelnder Verfügungsgewalt des Projektwerbers auch *Wimmer/Bergthaler/Weber* in *Bergthaler/Weber/Wimmer*, UVP, Kap I Rz 20).
Ad § 6 UVP-G 2000:

❖ Der Alternativenprüfung sind von vornherein enge Grenzen gesetzt, nämlich die Grenzen des Verfahrensgegenstands. Eine projektüberschreitende Alternativenprüfung oder gar eine „intermodale" Betrachtung anderer Wege zur Zielerreichung würde dem Wesen der Projekt-UVP widersprechen und kann im Rahmen der Alternativenprüfung für eine Projekt-UVP nicht erwartet werden.

❖ Die Prüfung von Standort- und Trassenvarianten ist nur dann Bestandteil der UVP, wenn - wie bei diversen Infrastrukturvorhaben - die gesetzliche Möglichkeit der Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte zugunsten des Vorhabens besteht. Auch hier besteht keine Verpflichtung des Projektwerbers, die umweltverträglichste Variante auszuwählen.

Auszug aus *Lampert*, UVP-G-Kommentar § 1 UVP-G 2000 (Auszugsweise):
Bei der Prüfung von Standort- und Trassenvarianten handelt es sich um keine **Bedarfsprüfung**.
Wie auch bei der Darlegung der Alternativen nach § 1 Abs. 1 Z 3 hat sich die UVP auf die vom Projektwerber selbst geprüften Standort- und Trassenvarianten zu beschränken, sodass es diesem überlassen ist, welche Alternativen er in Erwägung zieht (BVwG 21.08.2017, W143 2017269-2; *Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler*, UVP-G^3 § 1 Rz 8). Ob der Projektwerber von der gesetzlich eingeräumten Möglichkeit zur Enteignung tatsächlich Gebrauch macht, ist unerheblich. **Dem Projektwerber kann jedenfalls auf Grundlage der in § 1 Abs. 1 Z 3 und Z 4 verankerten Alternativenprüfung keine andere Trasse „vorgeschrieben" werden, weil dies eine das Wesen des Vorhabens verändernde Auflage wäre;** vielmehr ist das UVP-Verfahren über die konkrete Variante abzuführen (BVwG 29.09.2017, W104 2120271-1; Rz 63 ff; US 08.03.2010, 2B/2008/23-62, *Mistelbach Umfahrung*; Rz 71 ff und 81 ff). Der Projektwerber ist bei den „Vorhabentypen", für welche die Möglichkeit des Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, **verpflichtet**, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der von ihm geprüften Standort- oder Trassenvarianten „auf

fachlicher Grundlage“ darzulegen (BVwG 29.09.2017, W104 2120271-1; Rz 63). Dabei ist darauf zu achten, dass diese Darlegung nachvollziehbar ist. Könnte nämlich durch die Wahl einer anderen Trasse ein annähernd gleiches Ergebnis in Bezug auf den Zweck des Vorhabens bei insgesamt wesentlich weniger schwerwiegenden Eingriffen in die Umwelt erzielt werden, so müssten beim beantragten Vorhaben die vorzunehmenden Eingriffe bei diesen und anderen Schutzgütern möglicherweise anders bewertet und eine andere Gesamtbewertung aufgrund der § 17 Abs 4 und 5 vorgenommen werden (US 08.03.2010, 2B/2008/23-62, *Mistelbach Umfahrung*; vgl. § 17).

Auszug aus *Ennöckl/Raschauer/Bergthaler*, UVP-G-Kommentar³ § 1 UVP-G 2000 (Auszugsweise):
Wie auch bei der Darlegung der Alternativen nach Z 3 hat sich die UVP auf die vom Genehmigungswerber selbst geprüften Standort- und Trassenvarianten zu beschränken, sodass es ihm überlassen ist, welche Alternativen er in Erwägung zieht.

Unter Bezugnahme auf das humanmedizinische Fachgutachten aus OZ 154 darf in Bezug auf die relevanten Zusatzbelastungen an Aufpunkt 22 (Peter Papst, Eigentümer der EZ 16 KG 63318 Hallersdorf per Adresse Hallersdorf-Bahn 21 (vormals Hallersdorf 11 lt. historischem Grundbuchauszug)) einleitend ausgeführt werden, dass der Behörde ein Optionsvertrag von der Konsenswerberin übermittelt wurde, in welchem das Grundstück 578 KG 63318 Hallersdorf, auf welchem sich u.a. das betroffene Wohnhaus des Herrn Peter Papst befindet, unter der Bedingung, dass die B70 projektgegenständlich errichtet wird, optionsrechtlich gesichert wurde. Aufgrund dieses Optionsvertrages (Bedingung) und der sich daraus ergebenden Rechtsfolge, dass im Falle der Errichtung der projektgegenständlichen Straße Herr Peter Papst nicht mehr Eigentümer der Liegenschaft Grst. Nr. 578 wäre, kann es in weiterer Folge zu keiner Verletzung von subjektiven Rechten kommen, sodass diesen Einwendungen des Herrn Peter Papst nicht stattzugeben wäre.
Würde die optionsrechtliche Abwicklung nicht stattfinden, so wäre im Lichte der Regelung des § 24f Abs 15 UVP-G iVm §§ 48 ff LStVG im Wege der Enteignung vorzugehen (vgl. dazu auch *Dworak/Eisenberger,* Steiermärkisches Landes-Straßenverwaltungsgesetz², S. 126).
Die hydraulischen Berechnungen zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt, sodass der Einwand in Bezug auf den fehlenden Hochwasserschutz unter Bezugnahme auf das gegenständliche Projekt abzuweisen war. Die übrigen Einwendungen waren mangels Vorbringens subjektiver Betroffenheit zurückweisen. Abschließend darf angemerkt werden, dass Gemeinderatsbeschlüsse für dieses Verfahren unerheblich sind.

Naturschutzbund Steiermark und Österreichischer Naturschutzbund Landesgruppe Steiermark (OZ 65 und OZ 94 sowie OZ 196 und OZ 205):

Einleitend darf festgestellt werden, dass es sich hierbei um den Verein „Naturschutzbund Steiermark“ (ZVR-Zahl 983390298) handelt, welcher eine anerkannte Umweltorganisation iSd UVP-G 2000 ist.

Boden und Landwirtschaft

Dr. Scholler:

Flächenverbrauch, Belastungen für Bio zertifizierte Landwirtschaft
Der dauerhafte Verlust von wertvollen Acker- und Weideflächen ist ein eindeutig negativer Beitrag hinsichtlich der Bodenversiegelung in Österreich. Allerdings sind die Belastungen des Verkehrs, die derzeit im untergeordneten Straßennetz mit deutlich erhöhten Immissionen vorhanden sind und auf diesen Lückenschluss verlagert werden sollen, in eine Bewertung miteinzubeziehen, sodass unter

Berücksichtigung von Entlastung und Belastung sowie der Gesamtfläche eine Auswirkung verbleibt, die insgesamt mit geringfügig zu bewerten ist. In UVP Genehmigungsverfahren sind eventuelle wirtschaftliche Verluste für die Böden hinsichtlich Biolandwirtschaft nicht Gegenstand der Bewertung. Daher muss diesbezüglich auf das Zivilrecht verwiesen werden.

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: 20 ha Flächenverbrauch und Belastungen für biozertifizierte Landwirtschaft sind heute nicht mehr akzeptabel; Schadstoffbelastung für Ackerland;

Stellungnahme:
Es werden 16 ha Boden dauerhaft verbraucht, davon 5 ha versiegelt. Im Vergleich der Bodenausstattung der Umlandgemeinden und dem durchschnittlichen jährlichen Bodenverbrauch ist der durch das Vorhaben ausgelöste zusätzliche Bodenverbrauch aus gering einzustufen. Generell steht ein Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht entgegen. Darüber hinaus wurden die erwartbaren Immissionen in der UVE bewertet und als vernachlässigbar erkannt.

Klima und Energie

Die ASV für den Fachbereich Klima und Energie führt in ihrem Gutachten Folgendes aus:
Es ist festzuhalten, dass die Errichtung eines Linienvorhabens, welches nur den motorisierten Individualverkehr zugutekommt, sich grundsätzlich negativ auf den Fachbereich Klima und Energie auswirkt. Jedoch ist auch anzuführen, dass es sich um einen relativ kurzen Straßenabschnitt handelt, der zum einen dazu dient Ortschaften zu umfahren, welche aktuell mit einem hohen Verkehrsaufkommen konfrontiert sind; und zum anderen einen Lückschluss von bereits ausbauten Straßenabschnitten darstellt. Aus der Sicht des Fachbereiches Energie und Klima ist außerdem darauf zu verweisen, dass die Auswirkungen auf den öffentlichen sowie klimafreundlichen aktiven Verkehr im Zuge der Bautätigkeiten sowie des Betriebs der B70 so gering wie möglich zu halten sind. Es ergibt sich somit gemäß der Einstufungsskala im Prüfbuch für den Fachbereich Klima und Energie insgesamt die Einstufung in Stufe C: Vernachlässigbare bis geringe nachteilige Auswirkung.

Landschaft, Sach- und Kulturgüter

„Beeinträchtigung des Erholungsgebiets an der Kainach“
Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Naherholungsraum entlang der Kainach werden im Fachgutachten behandelt, wobei die vorhandenen Erholungsinfrastrukturen aufrecht bleiben, jedoch der Erholungswert des Bereichs deutlich gemindert wird. Im Detail wird auf die Ausführungen in Kap. 3.3 des Fachgutachtens verwiesen.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Wesentlichstes Beurteilungskriterium ist die Einhaltung der Vorgaben des IG-L bezüglich des Schutzes der menschlichen Gesundheit. Dafür sind die strengsten Grenzwerte vorgesehen. Dies betrifft vornehmlich Bereiche, in denen sich Menschen durchgehend aufhalten (können) (Wohngebiete). Im Projektgebiet werden durch vorhabensbedingte Emissionen keine Beurteilungswerte verletzt. Grenzwerte für landwirtschaftliche (einjährige) Kulturen werden nicht gesondert festgelegt. Durch das gegenständliche Projekt werden Ortsgebiete entlastet. Für jene Bereiche, die mit Umsetzung des Projektes mit zusätzlichen Luftschadstoffimmissionen rechnen müssen, konnte nachgewiesen werden, dass auch durch die Verlagerung von Emissionen die Genehmigungsvoraussetzungen des § 20 Abs. 3

IG-L (siehe Kapitel 1.2.3 bzw. 9.5 im Fachgutachten) an allen Immissionspunkten (außer Papst - Optionsvertrag) eingehalten werden.

Naturschutz

Uferbereiche der Kainach als eines der wenigen Verbundsysteme werden zerschnitten und gestört!
Die oft beschworene Ökologie am Flussufer, die ohnedies nur auf schmale begleitende Baumgalerien baut, wir nun wieder unterbrochen und über lange Zeiträume gestört! Das für Wildtiere agrarisch intensiv genutzte Kainachtal hat in den über Jahrzehnte herangewachsenen Ufersaum das letzte noch verbliebene Rückzugsgebiet als Deckung für Brut und Nahrungsgrundlage. Durch die kainachnahe Trasse, insbesondere durch lokale Verlegung der Kainach wird eine massive Beeinträchtigung dieser Funktionen erwartet. Die Wildkorridore sind dann nochmals erschwert behindert und Fallwildverluste durch den Verkehr zu erwarten.

Stellungnahme zu dieser Einwendung seitens der Einreichplanerin:
Negative Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf Tiere und Pflanzen während der Bau- und Betriebsphase werden durch die Umsetzung einer Vielzahl von Maßnahmen hintenan gehalten.
Zum einen werden Maßnahmen gesetzt, die die vorhandene Tier- und Pflanzenwelt im Kainachtal schützen wie zum Beispiel das vorzeitige Absammeln von Individuen aus dem Baufeld, das Errichten von Sperrzäunen am Baustellenrand und Bauzeitregelungen. In der Betriebsphase werden Amphibienschutzleiteinrichtungen und Wildzäune errichtet, um Kollisionen mit Fahrzeugen zu verhindern.

Zum anderen steht der bestmögliche Erhalt von Lebensraumfunktionen im Vordergrund, dafür werden Nistkästen für Vögel und Fledermäuse angebracht, Alt- und Totbäume geschützt, vorhandene Leitstrukturen erhalten bzw. gefördert und neue Querungsmöglichkeiten für Tiere geschaffen.
Zum Ausgleich beanspruchter Lebensräume und zur Verbesserung der Lebensraumsituation werden neue Lebensräume geschaffen wie Wiesen/Grünlandbrachen, Obstbaumbestände, Hecken und flussbegleitende Wälder (siehe unten).

Zur Lebensraumwiederherstellung und Aufrechterhaltung der Leitstrukturfunktion im Zuge der Kainachverlegung erfolgt eine naturnahe Gewässergestaltung mit Gehölzpflanzungen entlang des Flusses bzw. Gehölz- und Wiesenpflanzungen auf Restflächen zwischen Straße und Kainach, um somit die Funktion des für zahlreiche Tiergruppen essentiell bedeutenden Wanderkorridors entlang der Kainach sicherzustellen und das Lebensraumpotential an der Kainach naturschutzfachlich aufzuwerten.
Grundsätzlich ist auf die oa. Ausführungen der Konsenswerberin bzw. auf die Ausführungen des ASV zur Einwendung der OZ 033 zu verweisen. Darüber hinaus wird auf die Ausführungen im Fachgutachten verwiesen, bei welchem die Auswirkungen auf die Fließgewässer-Lebensräume - getrennt nach der jeweiligen Indikatorgruppe - separat diskutiert werden. Die Wildkorridore und etwaige Fallwildverluste werden im Fachgutachten Wildökologie berücksichtigt.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 9 und Nr. 14) Die Verkehrssicherheit auf der bestehenden B70 kann durch den Bau eines eigenen Autobahnzubringers nicht wesentlich verbessert werden!

Fachplaner Frisch:

Die Ausbauparameter wurden entsprechend der derzeit gültigen Richtlinien für eine Projektierungsgeschwindigkeit vp=100 km/h für den Abschnitt vom Autobahnzubringer bis zur Querung der GKB-Bahnstrecke gewählt. Ab der Querung der GKB-Banhstrecke bis zum Turbokreisverkehr Krottendorf wurde aufgrund der topografischen Gegebenheiten eine Projektierungsgeschwindigkeit vp=80 km/h zugrunde gelegt.

Die schlechte Verkehrssicherheit auf der Bestandsstrecke läßt sich zum größten Teil auf die Inhomogenität des Verkehrs (Langsamverkehr, Normalverkehr) und die hohe Anzahl an Einmündungen mit den damit verbundenen Fahrrelationen bzw. Konfliktpunkten zurückführen. Bei der neuen Trassenführung sind keine Einmündungen geplant, die Querungen und Einmündungen erfolgen niveaufrei. Weiters wird der Langsamverkehr (Traktor, Fuhrwerke, Moped, Radfahrer) auf der neuen B70 nicht zugelassen sein, wodurch es zu einer homogeneren Zusammensetzung des Verkehrs kommen wird. Die Überholsichtweiten wurden überprüft und sind in den Einlagen I.2.1 (Technischer Bericht) und I.2.2 (Anlagen zum Technischen Bericht) angeführt. Es ergeben sich ausreichend Möglichkeiten für Überholvorgänge.

Fachplaner Hochkofler:

Im Zeitraum 2000 bis 2015 ereigneten sich auf der B70 Packer Straße zwischen Kilometer 20 und 26 320 Unfälle mit Personenschaden. 453 Personen wurden verletzt, 43 Personen schwer verletzt und 4 Personen getötet. Die häufigsten Unfalltypen auf der bestehenden B70 zwischen Kilometer 20 und 26 sind Auffahrunfälle auf verkehrsbedingt stehende Fahrzeuge auf der Geraden, Auffahrunfälle auf stehende Fahrzeuge in Kreuzungsbereichen oder Auffahrunfälle auf Linksabbieger. Ein Grund für Auffahrunfälle im Richtungsverkehr ist neben überhöhter Fahrgeschwindigkeit bei hohen Verkehrsstärken auch eine Inhomogenität des Geschwindigkeitsniveaus. Diese ist im betrachteten Streckenabschnitt aufgrund der Rückstauerscheinungen im Zulaufbereich zu den Kreisverkehrsanlagen sowie aufgrund des vorhandenen Langsam-Verkehrs und der hohen Anzahl an Einmündungen zu Häusern oder Grundstücken gegeben.

Durch den Bau der B70 - Umfahrungsstraße kommt es zu einem deutlichen Rückgang der Verkehrsbelastung auf der bestehenden B70, daher ist in diesem Abschnitt aufgrund der reduzierten Anzahl an Konfliktsituationen von einer Verbesserung der Verkehrssicherheit auszugehen.

Die nach den aktuellen Richtlinien trassierte B70 Packer Straße - Abschnitt „Mooskirchen - Krottendorf“ (B70 - Umfahrungsstraße) ist entsprechend verkehrssicher. Durch die bei Realisierung der B70 - Umfahrungsstraße vorgesehene Trennung des Langsamverkehrs vom fließenden Verkehr durch Errichtung von entsprechenden Begleitwegen kommt es zum einen zu weniger Überholvorgängen von langsam fahrenden KFZ, zum anderen zu keiner Kolonnenverkehrsbildung hinter langsam fahrenden KFZ (Vermeidung von Auffahrunfällen). Die Verknüpfung der geplanten B70 - Umfahrungsstraße erfolgt niveaufrei an den Autobahnzubringer A2 ASt Mooskirchen sowie an das untergeordnete Straßennetz. Damit werden kreuzende bzw. links ein- und links abbiegende - in sich konfliktträchtige - Fahrzeugmanöver abschließend vermieden, was folglich eine optimale Anbindungslösung in Bezug auf die Verkehrssicherheit darstellt.

Die erforderlichen Sichtweiten laut RVS 03.03.23 werden über die gesamte Länge der B70 Neu gewährleistet. Die erforderlichen Überholsichtweiten, welche bei einer Projektierungsgeschwindigkeit

von 100 km/h bei 600 m liegen, sind an mehreren Streckenabschnitten der geplanten Trasse gegeben und können dem technischen Bericht entnommen werden.

Wie vom Fachplaner erwähnt, ergibt sich durch den Neubau der B70 - Umfahrungsstraße eine Verlagerung des Verkehrs. Am Abschnitt der dzt. B70 (Bezeichnung im Projekt: B70 Alt) stellt sich laut Verkehrsuntersuchung eine Reduktion der Verkehrsbelastung von ca. 10.000 KFZ/24 h ein. Durch diese Reduktion und die daraus folgenden größeren Zeitlücken für Verkehrsteilnehmer (beim Ausfahren von Liegenschaften oder niederrangigem Verkehrsnetz auf die Landesstraße) sowie Verringerungen an Kollisionspartnern etc. verbessert sich der Parameter „Verkehrssicherheit".

Am Abschnitt der B70 Neu sind im Vergleich zum Abschnitt B70 Alt im Projektgebiet maßgeblich weniger Konfliktpunkte (Anm.: dies sind Stellen am Straßennetz, bei denen sich zwei oder mehrere Verkehrsströme bzw. -relationen schneiden oder kreuzen) und daher verringert sich grundsätzlich die Gefahr einer Kollision.

Bei der Variantenuntersuchung wurde ebenso eine Verbesserung sowie Adaptierung der Bestandsanlage betrachtet und beurteilt. Aufgrund der festgelegten Gewichtungen soll diese aber nicht zur Umsetzung kommen, sondern die Neuerrichtung der Umfahrung B70 Neu.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.
Punkt 1) (lfd. Nr. 24) Der Talboden zwischen Mooskirchen und Krottendorf ist in weiten Teilen unstrukturiert zersiedelt und von einem unkoordinierten Geflecht von Straßen überzogen. Noch eine der letzten isolierten freien Landwirtschaftsflächen für die geplante Trasse des Autobahnzubringers „Mooskirchen - Krottendorf" zu opfern, zerschneidet das mittleren Kainachtales auf einer weiteren Länge von 5,3 km. Anstatt bestehende Verkehrswege hinsichtlich Anrainerschutz vor Lärm und Hindernisbeseitigung wie 2 Kreuzungsüberführungen zu optimieren, ergibt sich der Eindruck, man bemüht sich, die Belastungen auf den gesamten Talboden zu verteilen - ohne relevante Zeitgewinne für Pendler bei gleichzeitiger Neubelastung bisher verschonter Talbereiche. Vorgeschlagen wird daher anstelle des Neubaus die bestehende Verbindung umwelttechnisch zu optimieren.

Fachplaner Jereb:

Im Jahr 1982 wurde ein 4-spuriger Bestandsausbau mit beidseitigen Begleitstraßen untersucht. Diese Variante scheiterte am Widerstand der Bevölkerung und der Gemeindevertretungen. Im Jahr 1993 wurde daraufhin ein 2-spuriger Bestandsausbau untersucht. Dabei wurde sowohl ein Ausbau mit beidseitigen Begleitwegen als auch ein Ausbau mit einem einseitigen Geh- und Radweg und Lärmschutz in der Gemeinde Söding betrachtet. Dabei ergab sich, dass die erforderliche Leistungsfähigkeit der Straße mit einem 2-spurigen Ausbau nicht erreicht werden kann. Durch den Ausbau am Bestand ergaben sich Trennwirkungen, so dass die Umfeldverträglichkeit nicht erreicht werden konnte und diese Alternativen ausgeschieden wurden. Im Jahr 1996 wurde nochmals die Möglichkeit eines 2-streifigen Bestandsausbaus überprüft. Auch im Jahr 1996 konnte die erforderliche Betriebsgeschwindigkeit durch diesen Ausbau nicht erreicht werden. Außerdem würde es durch die erforderlichen Begleitwege und Lärmschutzmaßnahmen zu einem massiven optischen Eingriff in das Ortsbild führen und der Ort durch die Trasse zweigeteilt. Die Trennwirkung würde zu einer massiven Behinderung des landwirtschaftlichen Verkehrs sowie des Fußgängerverkehrs führen.

Da diese Problemfelder bei einem Ausbau am Bestand bestehen bleiben, wurde ein Bestandsausbau nach 1996 nicht mehr in Betracht gezogen.

Aus fachlicher Sicht sind die Ausführungen der Fachplaner nachvollziehbar und plausibel.

Zur ergänzenden Einwendung:
Die Verkehrssicherheit auf der bestehenden B70 kann durch den Bau eines eigenen Autobahnzubringers nicht wesentlich verbessert werden!
ASV Ortner: Eine Verlegung der Verkehrsströme auf die geplante Trasse bedeutet für den einzelnen Verkehrsteilnehmer eine Reduktion an zu überwindenden Konfliktpunkten im Betrachtungsgebiet und wirkt sich statistisch positiv auf die Verkehrssicherheit aus.
Konfliktpunkte sind Stellen, an denen sich Verkehrsströme niveaugleich kreuzen oder verschneiden.

Wasserbautechnik

Die hydraulischen Berechnungen wurden dem Stand der Technik entsprechend auf Basis der hydrographischen Vorgaben der hierzu zuständigen Landesabteilung mit anerkannten hydraulischen Berechnungsmethoden durchgeführt. Die hydraulischen Berechnungen zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt. Generell sind die Durchlässe so gelegt, dass das Hochwasser nach Abklingen der Hochwasserwelle zur Kainach zurückströmen kann. Insgesamt zeigen die Berechnungen, dass der Hochwasserabfluss der Kainach nicht merkbar verschlechtert wird.

Wildökologie

„Uferbereiche der Kainach als eines der wenigen Verbundsysteme werden zerschnitten und gestört! Die oft beschworene Ökologie am Flussufer, die ohnedies nur auf schmale begleitende Baumgalerien baut, wir nun wieder unterbrochen und über lange Zeiträume gestört! Das für Wildtiere agrarisch intensiv genutzte Kainachtal hat in den über Jahrzehnte herangewachsenen Ufersaum das letzte noch verbliebene Rückzugsgebiet als Deckung für Brut und Nahrungsgrundlage. Durch die kainachnahe Trasse, insbesondere durch lokale Verlegung der Kainach wird eine massive Beeinträchtigung dieser Funktionen erwartet. Die Wildkorridore sind dann nochmals erschwert behindert und Fallwildverluste durch den Verkehr zu erwarten“.

Zu Punkt 1 wurden von Seiten der Projektwerberin folgende Ausführungen gemacht*: Zur Vermeidung von Wildunfällen wird die Trasse auf ihrer gesamten Länge dort, wo keine Lärmschutzwände vorhanden sind, gezäunt. Ungehinderte, für die vorkommenden Wildarten ausreichend groß dimensionierte Querungsmöglichkeiten sind vorhanden. Durch diese Maßnahmen werden einerseits Individuenverluste durch Kollisionen auf der Straße vermieden, andererseits bleiben Wanderkorridore erhalten.*

Der Naturschutzbund beklagt, dass die letzten Rückzugsgebiete von Wildtieren, insbesondere die schmale Uferbepflanzung entlang der Kainach durch das Projekt zeitweise zerstört werden und das dadurch auch die Migrationsachsen gestört sind. Grundsätzlich können diese Bedenken bejaht werden. Gerade weil es nur noch so wenige halbwegs intakte Lebensräume im Projektgebiet gibt, ist jeder weitere Verlust (auch temporär) ein Problem. Daher hat der ASV die Projektauswirkungen (die Störung) auch höher (als hoch) als der Fachbericht eingestuft. Die von der Projektwerberin vorgeschlagenen und vom ASV erweiterten Maßnahmen sind allerdings geeignet, um die schädlichen Auswirkungen des Projektes so weit zu reduzieren, dass diese tolerierbar erscheinen. Die im Projektgebiet vorkommenden Arten gelten als durchweg anpassungsfähig. Dies gilt auch für den als Leitart herangezogenen Fischotter, der von den Maßnahmen an der Kainach natürlich direkt betroffen ist. Es wird hierzu auf die Ausführungen im Gutachten verwiesen.

Hinsichtlich der Einwendung zur Ertüchtigung der bestehenden Trasse darf zur gewählten Trassenführung und möglicher Alternativenprüfungen wiederholend ausgeführt werden:

Auszug aus *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G-ON 1.00 (Stand 01.07.2011, rdb.at):
Ad § 1 UVP-G 2000 (Auszugsweise):
Die Prüfung von Standort- und Trassenvarianten ist nach § 1 Abs. 1 Z 4 nur dann Bestandteil der UVP, wenn - wie bei diversen Infrastrukturvorhaben - die gesetzliche Möglichkeit der Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte zugunsten des Vorhabens besteht. Auch hier beschränkt sich die UVP - wie bei Z 3 - **auf den vom Projektwerber selbst gezogenen Rahmen des Variantenvergleichs**.

Darzustellen sind nur die umweltrelevanten Vor- und Nachteile (*US 08.03.2010, 2B/2008/23-62 Mistelbach Umfahrung; US 06.05.2009, 4B/2008/12-22 LB 100 Drautal Straße*).

Auch Z 4 nennt (wie Z 3 im 2. Satzteil) nur die umweltrelevanten Vor- und Nachteile; der z.B. wirtschaftliche oder regionalpolitische Nutzen eines Vorhabens ist vom Gesetzeswortlaut nicht erfasst. Diese Einschränkung ist offenbar als Vereinfachung gedacht, die den Projektwerber nicht daran hindert, auch andere Faktoren in die Präsentation des Vorhabens einzubeziehen. Keine Rolle spielt, ob von der Möglichkeit des Zwangsrechts zugunsten des Vorhabens tatsächlich Gebrauch gemacht wird oder werden soll.

Konkretisiert wird auch diese programmatische Bestimmung (Rz 7) für die UVE in § 6 und für das UVGA in § 12. Gemäß § 6 Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 hat die UVE im Fall des § 1 Abs. 1 Z 4 die vom Projektwerber geprüften Standort- und Trassenvarianten zu enthalten. Nach § 12 Abs. 4 Z 4 hat das UVGA Darlegungen gemäß § 1 Abs. 1 Z 4 zu enthalten.

Auch hier geht es um eine Begründung für das zur Genehmigung eingereichte Vorhaben. Diese Darlegung der umweltrelevanten Vor- und Nachteile geprüfter Standort- oder Trassenvarianten dokumentiert einen umweltbezogenen Auswahlprozess, der eine Begründung für das zur Genehmigung eingereichte Vorhaben liefert (*Wimmer/Bergthaler* in *Bergthaler/Weber/Wimmer*, UVP, Kap IV Rz 34). Dem Projektwerber ist jedoch die Entscheidung über die (den) letztendlich gewählte(n) und der UVP zugrunde gelegte(n) Trasse (Standort) freigestellt; **aus § 1 Abs. 1 Z 4 kann keine Verpflichtung des Projektwerbers abgeleitet werden, die umweltverträglichste Variante auszuwählen** (*VfGH 13.12.2007, V 87/06; VfGH 28.09.2009, B 1779/07; vgl. Rz 23*).

Die Prüfung von Standortalternativen ist nur möglich, wenn dem Projektwerber die entsprechenden Grundstücke auch zur Verfügung stehen oder sie beschafft werden können (*US 24.07.2006, 9B/2006/9-9 Eberndorf*; vgl. zum Problem mangelnder Verfügungsgewalt des Projektwerbers auch *Wimmer/Bergthaler/Weber* in *Bergthaler/Weber/Wimmer*, UVP, Kap I Rz 20).

Ad § 6 UVP-G 2000:
❖ Der Alternativenprüfung sind von vornherein enge Grenzen gesetzt, nämlich die Grenzen des Verfahrensgegenstands. Eine projektüberschreitende Alternativenprüfung oder gar eine „intermodale" Betrachtung anderer Wege zur Zielerreichung würde dem Wesen der Projekt-UVP widersprechen und kann im Rahmen der Alternativenprüfung für eine Projekt-UVP nicht erwartet werden.

❖ Die Prüfung von Standort- und Trassenvarianten ist nur dann Bestandteil der UVP, wenn - wie bei diversen Infrastrukturvorhaben - die gesetzliche Möglichkeit der Enteignung oder eines Eingriffs in

private Rechte zugunsten des Vorhabens besteht. Auch hier besteht keine Verpflichtung des Projektwerbers, die umweltverträglichste Variante auszuwählen.

Auszug aus *Lampert*, UVP-G-Kommentar § 1 UVP-G 2000 (Auszugsweise):
Bei der Prüfung von Standort- und Trassenvarianten handelt es sich um keine **Bedarfsprüfung**.

Wie auch bei der Darlegung der Alternativen nach § 1 Abs. 1 Z 3 hat sich die UVP auf die vom Projektwerber selbst geprüften Standort- und Trassenvarianten zu beschränken, sodass es diesem überlassen ist, welche Alternativen er in Erwägung zieht (BVwG 21.08.2017, W143 2017269-2; *Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler*, UVP-G^3 § 1 Rz 8). Ob der Projektwerber von der gesetzlich eingeräumten Möglichkeit zur Enteignung tatsächlich Gebrauch macht, ist unerheblich. **Dem Projektwerber kann jedenfalls auf Grundlage der in § 1 Abs. 1 Z 3 und Z 4 verankerten Alternativenprüfung keine andere Trasse „vorgeschrieben" werden, weil dies eine das Wesen des Vorhabens verändernde Auflage wäre;** vielmehr ist das UVP-Verfahren über die konkrete Variante abzuführen (BVwG 29.09.2017, W104 2120271-1; Rz 63 ff; US 08.03.2010, 2B/2008/23-62, *Mistelbach Umfahrung*; Rz 71 ff und 81 ff). Der Projektwerber ist bei den „Vorhabentypen", für welche die Möglichkeit des Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, **verpflichtet**, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der von ihm geprüften Standort- oder Trassenvarianten „auf fachlicher Grundlage" darzulegen (BVwG 29.09.2017, W104 2120271-1; Rz 63). Dabei ist darauf zu achten, dass diese Darlegung nachvollziehbar ist. Könnte nämlich durch die Wahl einer anderen Trasse ein annähernd gleiches Ergebnis in Bezug auf den Zweck des Vorhabens bei insgesamt wesentlich weniger schwerwiegenden Eingriffen in die Umwelt erzielt werden, so müssten beim beantragten Vorhaben die vorzunehmenden Eingriffe bei diesen und anderen Schutzgütern möglicherweise anders bewertet und eine andere Gesamtbewertung aufgrund der § 17 Abs. 4 und 5 UVP-G 2000 vorgenommen werden (US 08.03.2010, 2B/2008/23-62, *Mistelbach Umfahrung*; vgl. § 17).

Auszug aus *Ennöckl/Raschauer/Bergthaler*, UVP-G-Kommentar³ § 1 UVP-G 2000 (Auszugsweise):
Wie auch bei der Darlegung der Alternativen nach Z 3 hat sich die UVP auf die vom Genehmigungswerber selbst geprüften Standort- und Trassenvarianten zu beschränken, sodass es ihm überlassen ist, welche Alternativen er in Erwägung zieht.

Judikatur:

❖ In Literatur und Rsp ist anerkannt, dass die Alternativenprüfung keine Genehmigungsvoraussetzung iSd § 17 UVP-G 2000 ist. Das Unterbleiben der Prüfung möglicher Alternativen berechtigt die Behörde nicht zur Abweisung des Genehmigungsantrags. Insgesamt kommt der Alternativenprüfung somit keine bedeutende Rolle im Rahmen des UVP-Verfahrens zu. Da die Alternativenprüfung für die Entscheidung irrelevant war, bedurfte es keiner weiteren Feststellungen seitens der belangten Behörde (*BVwG 20.06.2018, W102 2145728-1*).

❖ Der Projektwerberin kann auf Grundlage der in § 1 Abs. 1 Z 3 und 4 UVP-G 2000 verankerten Alternativenprüfung keine andere Trasse vorgeschrieben werden, da dies eine das Wesen des Vorhabens verändernde Auflage wäre; das UVP-Verfahren ist über die konkrete Variante abzuführen (*BVwG 29.09.2017, W104 2120271-1*).

❖ Wurden im Rahmen der Alternativenprüfung Trassenvarianten einer Straße von der Projektwerberin im Hinblick auf ihre Umweltauswirkungen geprüft, dargestellt, und bewertet, diese Bewertung im Zuge des UVP-Verfahrens von den Sachverständigen fachlich gewürdigt und dies auch nachvollziehbar dokumentiert, so entspricht dies den Erfordernissen des § 1 Abs. 1 Z 4 UVP-G 2000

(*US 06.05.2009, US 4B/2008/12-22*).

❖ Das UVP-Verfahren dient nicht der Planung oder Verkehrspolitik, sondern hat immer die Prüfung eines konkreten Projektes zum Inhalt. Weder das UVP-G 2000 noch die mitanzuwendenden Materiengesetze bieten die Möglichkeit, das verkehrspolitische Konzept der demokratisch legitimierten Organe zu beurteilen oder die dahin gewählte Vorgangsweise zu prüfen (*US 08.03.2010, US 2B/2008/23-62*).

❖ Die Behörde hat die vom Projektwerber durchgeführte Variantenuntersuchung von den beigezogenen Sachverständigen überprüfen zu lassen (*VwGH 24.02.2006, 2005/04/0044*).

❖ Beim Trassenvergleich muss im Rahmen des UVGA nicht die umweltverträglichste Variante gefordert werden (*VfGH 28.06.2001, V 51/00*).

Hinsichtlich der Einwendung aus dem Fachbereich Wildökologie darf auf die Ausführungen des Amtssachverständigen in seinem Fachgutachten verwiesen werden, sodass diese Einwendung als unbegründet abgewiesen wird. Selbiges gilt in Bezug auf die Einwendung zum Thema Flächenverbrauch, wobei hier explizit auf die Gutachten der NASV Dr. Scholler und Dr. Kuderna verwiesen werden darf.
Die hydraulischen Berechnungen zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt, sodass der Einwand in Bezug auf den fehlenden Hochwasserschutz unter Bezugnahme auf das gegenständliche Projekt abzuweisen war.
Unter Bezugnahme auf die Ausführung, dass sich der Naturschutzbund Steiermark den Einwendungen der Bürgerinitiative „B70 Kainachnah - mit uns nicht machbar“ in allen Details anschließt, ist in Bezug auf die Einwendungserledigung auf die vorstehende Einwendungserledigung der Bürgerinitiative „B70 Kainachnah - mit uns nicht machbar“ zu verweisen.

Christine und Ernst Dirnbäck (OZ 69 und OZ 194):

Boden und Landwirtschaft

Dr. Scholler:

Flächenverlust, Flächenzerschneidung, Entschädigungen.
Der dauerhafte Verlust von wertvollen Acker- und Weideflächen ist ein eindeutig negativer Beitrag hinsichtlich der Bodenversiegelung in Österreich. Allerdings sind die Belastungen des Verkehrs, die derzeit im untergeordneten Straßennetz mit deutlich erhöhten Immissionen vorhanden sind und auf diesen Lückenschluss verlagert werden sollen, in eine Bewertung miteinzubeziehen, sodass unter Berücksichtigung von Entlastung und Belastung sowie der Gesamtfläche eine Auswirkung verbleibt, die insgesamt mit geringfügig zu bewerten ist. In UVP Genehmigungsverfahren sind eventuelle Entschädigungen nicht Gegenstand der Bewertung. Daher muss diesbezüglich auf das Zivilrecht verwiesen werden.

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: 16 Hektar des wertvollsten Ackerlandes des Bezirks gehen für immer verloren; Emissionen werden langfristig Biolandbau verunmöglichen; Durch die Versiegelung von Boden, hier im Ausmaß von ca. 160.000 m^2, ist langfristig mit dauerhafter Umweltschädigung zu rechnen

Stellungnahme:
Es werden 10,5 ha landwirtschaftliche Flächen (davon 9,9 ha Ackerland) durch das Vorhaben verbraucht. Wie im Gutachten dargelegt und in unterschiedlichen Datengrundlagen ersichtlich (digitaler Atlas des Landes Steiermark, elektronische österreichische Bodenkarte, eBod), führt die Trasse überwiegend durch mittelwertiges Ackerland, teilweise durch geringwertiges Ackerland und nur vereinzelt durch hochwertiges Ackerland. Bodenverbessernde Maßnahmen für landwirtschaftliche Flächen im Umfeld sind vorgesehen. Die Versiegelung und der Verlust von 5 ha Boden ist vor dem Hintergrund der gesamten land- und forstwirtschaftlich genutzten Fläche in den Umlandgemeinden (9.600 ha) und dem Verlust von jährlich 57 ha in diesem Gebiet (Durchschnitt 1990 - 2010) als geringfügig zu bewerten.

Generell steht ein Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht entgegen. Darüber hinaus wurden die erwartbaren Immissionen in der UVE bewertet und als vernachlässigbar erkannt.

Zu möglichen negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Bewirtschaftung führt Dr. Kuderna aus, dass generell ein Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht entgegensteht. Darüber hinaus wurden die erwartbaren Immissionen in der UVE bewertet und als vernachlässigbar erkannt.

Landschaft, Sach- und Kulturgüter

„Der Bau der Trasse würde nicht zu verantwortende Eingriffe in die Ökosysteme entlang der Kainach hervorrufen und den Erholungsraum für viele Freizeitsportler und Spaziergänger massiv verschlechtern“.
Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Naherholungsraum entlang der Kainach werden im Fachgutachten behandelt, wobei die vorhandenen Erholungsinfrastrukturen aufrecht bleiben, jedoch der Erholungswert des Bereichs deutlich gemindert wird. Im Detail wird auf die Ausführungen in Kap. 3.3 des Fachgutachtens verwiesen.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Bei Umsetzung der geplanten Umfahrung zwischen Mooskirchen und Krottendorf werden alle Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L (siehe Kapitel 1.2.3 bzw. 9.5) eingehalten.

Für den Schadstoff NO_2 ist in Zukunft aufgrund der natürlichen Flottenerneuerung - unabhängig von der Umsetzung des Projektes - eine deutliche Reduktion der Belastung zu erwarten. Für den Schadstoff PM_{10} (Feinstaub) ergeben sich bei keinem Anrainer relevante Verschlechterungen. Durch den neuen Trassenverlauf sind jedoch bei einigen Anrainern relevante Verbesserungen der Luftgüte zu erwarten. In der Gesamtbetrachtung profitieren deutlich mehr Anrainer von einer Verbesserung der Luftgüte, als Anrainer von einer Verschlechterung betroffen sind.

Die strengsten Kriterien zur Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen sind die Beurteilungswerte für ein Jahr (NO_2-Jahresmittelwert, $PM_{2.5}$-Jahresmittelwert, Anzahl der PM_{10}-Überschreitungstage pro Jahr). Im unmittelbaren Nahbereich zur Straße in einer Entfernung von rund 40 m zur Trassenachse der geplanten B70 sind jahresdurchschnittliche Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 7 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ für die Betriebsphase im Jahr 2022 zu erwarten. Je später die Inbetriebnahme erfolgen wird, desto geringer wird auch der projektbedingte Immissionsbeitrag. Für die Betriebsphase im Jahr

2030 sind Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 3 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ zu erwarten. Für beide Betriebsphasen wird der IG-L Grenzwert für NO_2 eingehalten.

Wie die flächenhafte Berechnung der projektbedingten Immissionsbeiträge durch die neue Straße zeigt (z.B. Abbildung 19), sinken diese mit zunehmender Entfernung zur Trasse. Erhöhte Lagen am Rande des Kainachtals sind also durch Luftschadstoffe nicht betroffen.

Naturschutz

Verärgert sind die Grundbesitzer auch darüber, dass auf ihren Ackerflächen in den Planunterlagen Ökoflächen, Grünbrachen u.a. eingezeichnet sind, ohne dass mit ihnen darüber je gesprochen wurde, gar nicht davon zu reden, in welcher Form es für die nicht mehr mögliche wirtschaftliche Nutzung Entschädigungen geben wird. Daher fordere ich zusätzlich die Ertüchtigung des Bestandes, da dadurch diese Beeinträchtigungen wegfallen würden, und nur wenige Hektar Boden (nicht so wertvolles Ackerland) verbraucht würden.

Der Bau der Trasse würde nicht zu verantwortende Eingriffe in die Ökosysteme entlang der Kainach hervorrufen und den Erholungsraum für viele Freizeitsportler und Spaziergänger massiv verschlechtern. Diese Beeinträchtigungen beziehen sich vor allem auf Lebensraumzerschneidungen, Emissions- und Lärmbelastungen aufs gesamte Kainachtal von Mooskirchen bis Krottendorf.
In der UVE ist für das Biotop in der Rollau eine bloß geringe Beeinträchtigung während der Bauphase zu erwarten. Dass in der Betriebsphase durch die neu geschaffene Anbindung für Mooskirchen an A2 und B70 eine massive Mehrbelastung einhergeht, wird nicht hervorgehoben.

Stellungnahme zu dieser Einwendung seitens der Einreichplanerin:
Zu Punkt 1:
Die Lage von Ausgleichsflächen wurde aus naturschutzfachlicher Sicht so gewählt, dass eine größtmögliche ökologische Wirksamkeit der Maßnahmen auf den jeweiligen Flächen gegeben ist. Bevorzugt wurden Rest- und Zwickelflächen (insbesondere in Kainachnähe) ausgewählt und beplant.

Zu Punkt 2: (Mehrfachbeantwortung)
Negative Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf Tiere und Pflanzen während der Bau- und Betriebsphase werden durch die Umsetzung einer Vielzahl von Maßnahmen hintenan gehalten.
Zum einen werden Maßnahmen gesetzt, die die vorhandene Tier- und Pflanzenwelt im Kainachtal schützen wie zum Beispiel das vorzeitige Absammeln von Individuen aus dem Baufeld, das Errichten von Sperrzäunen am Baustellenrand und Bauzeitregelungen. In der Betriebsphase werden Amphibienschutzleiteinrichtungen und Wildzäune errichtet, um Kollisionen mit Fahrzeugen zu verhindern.

Zum anderen steht der bestmögliche Erhalt von Lebensraumfunktionen im Vordergrund, dafür werden Nistkästen für Vögel und Fledermäuse angebracht, Alt- und Totbäume geschützt, vorhandene Leitstrukturen erhalten bzw. gefördert und neue Querungsmöglichkeiten für Tiere geschaffen.
Zum Ausgleich beanspruchter Lebensräume und zur Verbesserung der Lebensraumsituation werden neue Lebensräume geschaffen wie Wiesen/Grünlandbrachen, Obstbaumbestände, Hecken und flussbegleitende Wälder (siehe unten).

Zur Lebensraumwiederherstellung und Aufrechterhaltung der Leitstrukturfunktion im Zuge der Kainachverlegung erfolgt eine naturnahe Gewässergestaltung mit Gehölzpflanzungen entlang des Flusses bzw. Gehölz- und Wiesenpflanzungen auf Restflächen zwischen Straße und Kainach, um somit die Funktion des für zahlreiche Tiergruppen essentiell bedeutenden Wanderkorridors entlang der Kainach sicherzustellen und das Lebensraumpotential an der Kainach naturschutzfachlich aufzuwerten.

Zu Punkt 3:
Das Biotop in der Rollau ist etwa 300 Meter von der neuen Trasse der B70 entfernt, wobei im Osten ebenfalls in einer Entfernung von ca. 300 Metern der bestehende Autobahnzubringer verläuft. Entlang der Trasse der B70 werden zudem verschiedene Maßnahmen (Wildschutzzäune, Amphibienschutzleiteinrichtungen, Lärmschutzwände) gesetzt, um Individuenverluste auf der Trasse zu vermeiden. Eine signifikante Mehrbelastung (Lärm, Individuenverluste) gegenüber dem Ist-Zustand ist daher nicht zu erwarten.

Zu Punkt 1: Diesbezüglich wird auf die Ausführungen des ASV zu OZ 045 verwiesen.

Zu Punkt 2: Grundsätzlich ist auf die oa. Ausführungen der Konsenswerberin bzw. auf die Ausführungen des ASV zur Einwendung der OZ 033 zu verweisen. Darüber hinaus ist auf die Ausführungen in diesem Fachgutachten zu verweisen, bei welchem die Auswirkungen auf die Fließgewässer Lebensräume - getrennt nach der jeweiligen Indikatorgruppe - separat diskutiert werden.

Zu Punkt 3: Diesbezüglich ist grundsätzlich auf die oa. Ausführungen der Konsenswerberin zu verweisen. Darüber hinaus wird seitens des ASV vorgebracht, dass in (un-)mittelbarer Umgebung westlich, nördlich und östlich dieses Lebensraumes der Berg- und Naturwacht aktuell ausschließlich intensiv genutzte Agrarlandschaft besteht.

Raumplanung

In der Kundmachung/Edikt 2021wird im Teil 11.7 Regionalentwicklung Seite 22 und 23 ausgeführt, dass gemäß Regionalem Entwicklungsprogramm (REPRO) weitere Zerschneidungen und Segmentierungen landwirtschaftlicher Vorrangzonen zu vermeiden bzw. diese zu sichern sind. Die Umsetzung des geplanten Projektes würde hier einen Zielkonflikt in Bezug auf das REPRO ergeben.

ASV DI Wieser führt in seiner Stellungnahme vom 31.08.2022, GZ.: ABT17-39009/2014-277 aus, dass die Trasse auch als freizuhaltender Planungskorridor („Straßenprojekte“) in das regionale Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) aufgenommen wurde.

Aus überörtlicher Sicht überwiegt die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse für den weststeirischen Zentralraum die - trotz umfangreicher geplanter Ausgleichsmaßnahmen - lokal zu Beeinträchtigungen der Erholungswerte entlang der geplanten Trasse führen werden.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Umweltmedizin

Lärmbelastung
Die Belastungen werden durch Lärmschutzmaßnahmen sowohl in der Bau- als auch der Betriebsphase reduziert. Sie sind Projektbestandteil und Voraussetzung, um Richtwerte zum Schutz der Anrainer nicht zu überschreiten. Entlastungen wurden dargestellt. Die Umsetzung liegt beim Konsenswerber.

Luftschadstoffe-Immissionen
Bei Umsetzung der geplanten Umfahrung zwischen Mooskirchen und Krottendorf werden alle Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L eingehalten.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 14) Durch den Bau der neuen Trasse würden nur etwas mehr als 60% des Verkehrsaufkommens auf die neue Trasse verlagert, mindestens 30% bis 40% des Gesamtverkehrsaufkommens verbleiben auf der alten B70. Ich fordere eine Neubewertung der bekannten Prognosen zur Verkehrsentwicklung in künftiger Sicht.

Fachplaner Hochkofler:

Die Bevölkerungsentwicklung, welche im Raum Voitsberg bis zum Jahr 2030 stagniert bzw. leicht abnimmt, wurde im Modell berücksichtigt. Neben der Bevölkerungsentwicklung beeinflussen jedoch auch Neuansiedlungen von Gewerbebetrieben das zukünftige Verkehrsgeschehen. Dadurch kann auch trotz stagnierender Bevölkerungsentwicklung die Verkehrsbelastung an bestimmten Streckenzügen zunehmen.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.

Punkt 2) (lfd. Nr. 14) Durch die nicht geplante Anbindung aus den Regionen Dietenberg, Ligist, Grabenwarth, Rubmannsberg, Rauchegg und Steinberg würde der Verkehr künftig in die Ortschaften Hallersdorf, Bubendorf und Stögersdorf Richtung Autobahnauffahrt verlagert.
Für mich und meine Familie als Hof- und Grundbesitzer im Ortsteil Stögersdorf ist das eine unzumutbare Belastung durch die zusätzlichen Verkehrsströme Richtung A2/B70. Dies würde auch zusätzlich Sicherheitsprobleme erzeugen. Ich fordere dazu auf, dass Zahlen auf den Tisch gelegt werden.

Fachplaner Hochkofler:

Der Zubringerverkehr zur A2 Süd Autobahn aus der Region Dietenberg/Ligist, Grabenwart und Steinberg wird sich zum größten Teil auf die B70 Neu oder auf den nördlich der B70 Neu gelegenen Begleitweg verlagern, da die Fahrzeit kürzer ist als über die Route Hallerdorf - Bubendorf - Stögersdorf. Auf der Route Hallersdorf - Bubendorf - Stögersdorf ist somit von keiner Verkehrszunahme und in weiterer Folge von keinen Sicherheitsproblemen auszugehen.

Das Verkehrsmodell, das als Einlage II.5.1. „Fachbericht Verkehr“ dem Einreichkonvolut beigelegt ist, umfasst neben den Hauptrouten ebenso Teile des niederrangigen Straßennetzes, wie die Ortsdurchfahrten Dietenberg, Hallersdorf und Stögersdorf, die südlich der B70 Neu liegen. Im Rahmen der Verkehrsmodellierung, die mit der Verkehrsplanungssoftware VISUM von PTV AG durchgeführt

wurde (anerkannte Software), wurden die angeführten Routen in ihrer Charakteristik mitbetrachtet und daraus ergab sich keine Verkehrsverlagerung auf das ggst. niederrangige Straßennetz.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Punkt 3) (lfd. Nr. 14) Der Planung liegen nicht mehr gültige Parameter zugrunde. So ist jetzt, 2021, z.B. im Nahbereich des Kreisverkehrs Söding ein Hofer-Markt geplant, und es ist zu erwarten, dass dann weiterhin jene Pendler, die sonst die neue Trasse benutzen würden, ihre Fahrt auf der alten B70 fortsetzen.

Fachplaner Hochkofler:

Im Prognosemodell wurde neben der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung über die Flächenwidmung auch die Raumentwicklung in Hinblick auf Siedlungs-, Gewerbe- und Industriestandorte berücksichtigt und für das Prognosejahr abgebildet. Daher sind Gewerbeansiedlungen bis zum Prognosejahr entsprechend berücksichtigt.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.
Punkt 4) (lfd. Nr. 14) Das Projekt wird der Bevölkerung nicht ausreichend objektiv vorgestellt. In den Animationsfilmen, mit entsprechend getakteter Musik hinterlegt, dauert die Fahrt von Krottendorf nach Mooskirchen ca. 1:30 Minuten. Damit wird eine flotte beschwingte Fahrt suggeriert. Bei einer Länge von 5,3 km entspricht das einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 224 km/h. Da im Echtbetrieb mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von höchstens 80 km/h, das ist ein Drittel, zu rechnen ist, beträgt die wirkliche Fahrzeit das 3-fache, also 4:30 Minuten. Die aktuell gemessene Zeit am derzeitigen Bestand zwischen den Kreisverkehren Krottendorf und Söding belauft sich auf gerade 4 Minuten bei einer Länge von 4,5 km. Wo bringt da die B70 Neu eine Zeitersparnis?

Fachplaner Hochkofler:

Laut Verkehrsmodell verringert sich die Reisezeit für die Relation A2 Südautobahn nach Voitsberg in den Spitzenstunden um rund 4 Minuten pro Richtung.

Eine Verkürzung der Reisezeit stellt jedoch nicht das vorrangige Ziel des Neubaus dar. Vielmehr wird für die Weiterentwicklung der Teilregion Voitsberg (Steirischer Zentralraum) eine durchgehende Verbindung von der A2 Südautobahn mit einer Betriebsgeschwindigkeit einer Straße der Kategorie B von 70 bis 80 km/h angestrebt. Weitere positive Auswirkungen sind die Erhöhung der Leistungsfähigkeit, die Vermeidung von Stausituationen und somit auch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der B70 Bestandsstraße aufgrund eines deutlichen Rückgangs der Verkehrsbelastung.

Wie vom Fachplaner erwähnt, ergibt sich durch den Neubau der B70 - Umfahrungsstraße eine Verlagerung des Verkehrs und am Abschnitt der dzt. B70 (Bezeichnung im Projekt: B70 Alt) stellt sich laut Verkehrsuntersuchung eine Reduktion der Verkehrsbelastung von ca. 10.000 KFZ/24 h ein. Durch diese Reduktion und die daraus folgenden größeren Zeitlücken für Verkehrsteilnehmer (beim Ausfahren von Liegenschaften oder niederrangigem Verkehrsnetz auf die Landesstraße) sowie Verringerungen an Kollisionspartnern etc. verbessert sich der Parameter „Verkehrssicherheit“.

Am Abschnitt der B70 Neu sind im Vergleich zum Abschnitt B70 Alt im Projektgebiet maßgeblich weniger Konfliktpunkte (Anm.: dies sind Stellen am Straßennetz, bei denen sich zwei oder mehrere Verkehrsströme bzw. -relationen schneiden oder kreuzen) und daher verringert sich grundsätzlich die Gefahr einer Kollision.

Bei der Variantenuntersuchung wurde ebenso eine Verbesserung sowie Adaptierung der Bestandsanlage betrachtet und beurteilt. Aufgrund der festgelegten Gewichtungen soll diese aber nicht zur Umsetzung kommen, sondern die Neuerrichtung der Umfahrung B70 Neu.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Punkt 5) (lfd. Nr. 14) Für Fahrten in den Norden von Graz wird weiterhin die viel kürzere Strecke über Hitzendorf, anstelle die Autobahn nach Graz-Süd gewählt werden. Das bedeutet für die vom Kernraum kommenden Verkehrsteilnehmer einen größeren Zeitaufwand und eine längere Strecke als bisher, nämlich von der Einbindung in den Autobahnzubringer bis zum Kreisverkehr Söding zusätzlich mehr als 1 km. Eine schnelle Verbindung Richtung Graz und die umliegenden Einkaufszentren bedeutet den Tod der Wirtschaft im Kernraum Voitsberg. Es ist zu erwarten, dass von den Verbrauchern für Einkäufe vermehrt der Großraum Graz angefahren wird, hingegen wird kaum jemand aus dem Grazer Raum nach Voitsberg zum Einkaufen kommen. Aber auch Industriebetriebe in Voitsberg sind nicht davor gefeit durch eine künftig mögliche LKW-Maut konkurrenzfähig zu bleiben. Diese werden wahrscheinlich in Autobahnnähe abwandern oder müssen schließen, was zur Folge hat, dass die B70, wo immer befindlich, nicht mehr in dem Ausmaß wie prognostiziert benutzt wird.

Fachplaner Hochkofler:

Zu einer längeren Strecke von Graz (Norden) in den Raum Voitsberg kommt es nicht, da die bestehende B70 erhalten bleibt und somit die gleiche Strecke befahren werden kann. Dementsprechend wird sich der Zeitaufwand auch nicht erhöhen, sondern aufgrund der reduzierten Verkehrsbelastungen vor allem in den Spitzenstunden auf der bestehenden B70 etwas verringern.

Auch die Route von Hitzendorf über die B70 Neu führt trotz längerer Wegstrecke aufgrund der höheren zulässigen Geschwindigkeit zu einem flüssigeren Verkehrsablauf und zu einer etwas kürzeren Fahrzeit.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.

Punkt 6) (lfd. Nr. 14) Es ist absehbar, dass der Individualverkehr künftig abnehmen wird. Für Pendler wird einerseits das Angebot an öffentlichem Verkehr laufend attraktiver (Elektrifizierung der Eisenbahn GKB, kürzere Taktung), andererseits hat die im Jahr 2020 aufgetretene Pandemie einen Digitalisierungsschub ungeahnten Ausmaßes ausgelöst, was die Verlagerung ortsgebundener Büroarbeit in Graz nach ortsungebundener Büroarbeit in das Homeoffice bewirkt hat. Auch durch die laufende Verknappung der Parkmöglichkeiten in Graz wird die Autofahrt unattraktiv. Was nützt eine Zeitersparnis von 2 Minuten, wenn man dann im Stadtverkehr steckt und zudem keinen leistbaren Parkplatz findet? Diese neu hinzugekommenen Faktoren wurden in der vorliegenden Planung nicht berücksichtigt. Ich fordere, dass aufgrund der neuen Gegebenheiten und der zu erwartenden geänderten Verkehrsströme eine völlige Neubewertung stattfindet.

Fachplaner Hochkofler:

Die geplante Attraktivierung der GKB wurde im Prognosemodell entsprechend berücksichtigt und abgebildet. Damit wurden die Verkehrsverlagerungseffekte zwischen motorisiertem Individualverkehr und ÖV im Untersuchungsgebiet bis zum Prognosejahr berücksichtigt.

Die Funktion der geplanten Umfahrungsstraße B70 ist die einer Entlastungsspange zur Entlastung der Siedlungsbereiche entlang der B70. Planungsziel der Umfahrungsstraße B70 ist demnach die Entlastung der Siedlungsgebiete und nicht ein Reisezeitgewinn.

Im Rahmen der COVID-19-Pandemie und dem daraus resultierenden teilweise nunmehr seit bereits über 1,5 Jahren von Teilen der erwerbstätigen Bevölkerung praktizierten Homeoffice wurden zwischenzeitlich einige wissenschaftliche Studien erstellt, welche auf Basis umfangreicher Befragungen in Verbindung mit Prognosen eine Vorausschau auf die zukünftige Entwicklung von Homeoffice und dessen Folgen auf Verkehr und Klima abgeben.

Homeoffice ist grundsätzlich lediglich für gewisse Berufsgruppen möglich, bedarf zudem einem bestimmten Umfeld (z.B. Arbeitsplatz zu Hause etc.) und wird im Normalfall nicht über die gesamte Arbeitswoche hinweg praktiziert, sondern vom überwiegenden Teil der Erwerbstätigen an einzelnen Tagen bzw. an einem Tag pro Woche. Die verkehrlichen Auswirkungen von Homeoffice betreffen dabei sowohl den motorisierten Individualverkehr als auch den öffentlichen Verkehr. Wer Homeoffice praktiziert, nutzt nicht automatisch ein KFZ für den Weg zu und von der Arbeit (Berufspendler/innen-Verkehr).

Entsprechend den Ausführungen der österreichischen Studie PoviMob, Potentiale virtueller Mobilität - Rahmen und Maßnahmen für eine bestmögliche Verknüpfung virtueller und physischer Mobilität der FFG, BMK Wien 2020 zeigt sich, dass Homeoffice zwar zu einer Verkehrseinsparung in Hinblick auf Arbeits-/Berufswege führen kann, dieser Effekt jedoch durch die im Rahmen von Homeoffice zusätzlich möglichen Freizeitwege/Besorgungswege/Wege für Holen und Bringen vielfach kompensiert werden kann. Im Endeffekt ist damit sogar mit einem Anstieg der Verkehrsleistung bei vermehrtem Homeoffice zu rechnen („Rebound-Effekt").

Es zeigt sich ebenfalls, dass Fahrzeuge, welche - aufgrund von Homeoffice - nicht für Fahrten zu und von der Arbeitsstätte benötigt werden, in weiterer Folge von anderen Haushaltsmitgliedern benützt werden können bzw. Mitfahrer/innen - an Homeoffice-Tagen des Fahrzeuglenkers - selbst zu Fahrzeuglenker/innen für die Wege zu und von der Arbeit/Ausbildung etc. werden können.

Darüber hinaus zeigt sich unter anderem auch, dass durch Homeoffice eingesparte Pendeltage einen Anreiz zur Vergrößerung der Pendeldistanzen zwischen Wohnort und Arbeitsplatz bieten können, und Arbeitnehmer/innen, welche Homeoffice praktizieren, den Wohnort weiter Richtung Umland/Peripherie verlegen und damit an deren Pendeltagen zukünftig größere Distanzen zu und von der Arbeitsstätte zurücklegen werden.

Die Überprüfung der Verkehrsbelastung auf der B70 anhand aktueller Verkehrsbelastungsdaten aus einer vom Kuratorium für Verkehrssicherheit im Mai 2021 durchgeführten Verkehrserhebung zeigt, dass das derzeit aufgrund der COVID-19-Pandemie vermehrt praktizierte Homeoffice vieler Berufstätiger zu keinerlei Abnahme der Tagesverkehrsbelastung im Werktagsnormalverkehr (JDTVw) auf der B70 geführt hat. Im Zuge dieser Verkehrserhebung des Kuratoriums für Verkehrssicherheit am Mittwoch, dem 12.05.2021, wurden rund 19.500 KFZ/24 h im Straßenquerschnitt auf der B70 bei km 22

gezählt. Im Vergleich dazu betrug die Verkehrsbelastung auf der B70 bei km 22 im Werktagsnormalverkehr (JDTVw) im Analysejahr 2015 rund 19.400 KFZ/24 h.

Damit ist hinsichtlich Homeoffice und dessen Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen auf der B70 folglich keine Neuberechnung bzw. Neubewertung der Verkehrsbelastung im Rahmen des Projekts B70 „Abschnitt Mooskirchen - Krottendorf" erforderlich.

Aus derzeitiger Sicht und unter Berücksichtigung der statistischen Daten kann man nicht von einer Trendwende beim motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgehen, da u.a. eine Änderung der Antriebsform bei Kraftfahrzeugen (von fossiler Antriebsform auf Elektromobilität) keine Mobilitätsänderung im Verkehrssystem implizieren. Weiters zeigte sich vor allem bei den Fahrgastzahlen des öffentlichen Verkehrs einen Rückgang in der noch andauernden Pandemiezeit. Welche langfristigen Auswirkungen diese Pandemie auf den ÖV hat und es eventuell eine Verschiebung in Richtung MIV gibt, kann derzeit aus fachlicher Sicht nicht eingeschätzt werden.
Aus fachlicher Sicht sind die Ausführungen des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Punkt 7) (lfd. Nr. 14) Eine bessere Verkehrssicherheit als beim derzeitigen Bestand ist keinesfalls gewährleistet. Da die Straße jeweils nur eine Richtungsfahrbahn hat und eine Geschwindigkeit von 100 km/h erlaubt sein wird sind riskante Überholmanöver bei hoher Geschwindigkeit mit horrenden Unfalltoten zu erwarten. Ansonsten bleibt die viel bejubelte Zeitersparnis nur Theorie, ist also praktisch nicht erreichbar. Dass ein sicheres Überholmanöver bei gesetzeskonformem "Fahren auf halbe Sicht" nur an 1 Stelle möglich ist, vorausgesetzt, es kommt gerade kein Gegenverkehr, wird nur dem aufmerksamen Leser bewusst, der die hundert Seiten umfassende Projektbeschreibung im Gemeindeamt Söding-Sankt Johann aufmerksam studiert hat. Der breiten Masse wird dieses Manko vorenthalten. Wenn schon die Zahl der Verkehrsunfälle auf der derzeitigen B70 als Argument geführt werden, so müssen auch die Folgen genannt werden - es sind meist nur Blechschäden.

<u>Fachplaner Hochkofler:</u>

Im Zeitraum 2000 bis 2015 ereigneten sich auf der B70 Packer Straße zwischen Kilometer 20 und 26 320 Unfälle mit Personenschaden. 453 Personen wurden verletzt, 43 Personen schwer verletzt und 4 Personen getötet. Die häufigsten Unfalltypen auf der bestehenden B70 zwischen Kilometer 20 und 26 sind Auffahrunfälle auf verkehrsbedingt stehende Fahrzeuge auf der Geraden, Auffahrunfälle auf stehende Fahrzeuge in Kreuzungsbereichen oder Auffahrunfälle auf Linksabbieger. Ein Grund für Auffahrunfälle im Richtungsverkehr ist neben überhöhter Fahrgeschwindigkeit bei hohen Verkehrsstärken auch eine Inhomogenität des Geschwindigkeitsniveaus. Diese ist im betrachteten Streckenabschnitt aufgrund der Rückstauerscheinungen im Zulaufbereich zu den Kreisverkehrsanlagen sowie aufgrund des vorhandenen Langsam-Verkehrs und der hohen Anzahl an Einmündungen zu Häusern oder Grundstücken gegeben.

Durch den Bau der B70 - Umfahrungsstraße kommt es zu einem deutlichen Rückgang der Verkehrsbelastung auf der bestehenden B70, daher ist in diesem Abschnitt aufgrund der reduzierten Anzahl an Konfliktsituationen von einer Verbesserung der Verkehrssicherheit auszugehen.

Die nach den aktuellen Richtlinien trassierte B70 Packer Straße - Abschnitt „Mooskirchen - Krottendorf" (B70 - Umfahrungsstraße) ist entsprechend verkehrssicher. Durch die bei Realisierung der B70 - Umfahrungsstraße vorgesehene Trennung des Langsamverkehrs vom fließenden Verkehr durch Errichtung von entsprechenden Begleitwegen kommt es zum einen zu weniger Überholvorgängen von langsam fahrenden KFZ, zum anderen zu keiner Kolonnenverkehrsbildung hinter langsam

fahrenden KFZ (Vermeidung von Auffahrunfällen). Die Verknüpfung der geplanten B70 - Umfahrungsstraße erfolgt niveaufrei an den Autobahnzubringer A2 ASt Mooskirchen sowie an das untergeordnete Straßennetz. Damit werden kreuzende bzw. links ein- und links abbiegende - in sich konfliktträchtige - Fahrzeugmanöver abschließend vermieden, was folglich eine optimale Anbindungslösung in Bezug auf die Verkehrssicherheit darstellt.

Die erforderlichen Sichtweiten laut RVS 03.03.23 werden über die gesamte Länge der B70 Neu gewährleistet. Die erforderlichen Überholsichtweiten, welche bei einer Projektierungsgeschwindigkeit von 100 km/h bei 600 m liegen, sind an mehreren Streckenabschnitten der geplanten Trasse gegeben und können dem technischen Bericht entnommen werden.

Wie vom Fachplaner erwähnt, ergibt sich durch den Neubau der B70 - Umfahrungsstraße eine Verlagerung des Verkehrs und am Abschnitt der dzt. B70 (Bezeichnung im Projekt: B70 Alt) stellt sich laut Verkehrsuntersuchung eine Reduktion der Verkehrsbelastung von ca. 10.000 KFZ/24 h ein. Durch diese Reduktion und die daraus folgenden größeren Zeitlücken für Verkehrsteilnehmer (beim Ausfahren von Liegenschaften oder niederrangigem Verkehrsnetz auf die Landesstraße) sowie Verringerungen an Kollisionspartnern etc. verbessert sich der Parameter „Verkehrssicherheit“.

Am Abschnitt der B70 Neu sind im Vergleich zum Abschnitt B70 Alt im Projektgebiet maßgeblich weniger Konfliktpunkte (Anm.: dies sind Stellen am Straßennetz, bei denen sich zwei oder mehrere Verkehrsströme bzw. -relationen schneiden oder kreuzen) und daher verringert sich grundsätzlich die Gefahr einer Kollision.

Bei der Variantenuntersuchung wurde ebenso eine Verbesserung sowie Adaptierung der Bestandsanlage betrachtet und beurteilt. Aufgrund der festgelegten Gewichtungen soll diese aber nicht zur Umsetzung kommen, sondern die Neuerrichtung der Umfahrung B70 Neu.
Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Punkt 1) (lfd. Nr. 24) Durch eine umfassende Verkehrsertüchtigung des Bestandes der B70 könnte mit einem Bruchteil der Kosten in kurzer Zeit eine kreuzungsfreie Verbindung von Krottendorf zum Autobahnzubringer der A2 geschaffen werden. Bestehende Begleitwege könnten genutzt, erweitert und so die Verkehrssicherheit für die Anrainer sichergestellt werden.
Auch Lärmschutzmaßnahmen, Geh- und Radwege könnten endlich ausgebaut werden.

Durch die Gemeindezusammenlegung wurde die strukturelle Entwicklung im Ort St. Johann ob Hohenburg gestoppt. Daher fordere ich eine Neubewertung der Gesamtsituation und die Ingangsetzung eines Dialoges mit den Bürgern, vor allem mit jenen, die an der bisherigen B70 wohnen, und muss den Anrainern endlich das Modell einer Bestandsertüchtigung vorgestellt werden, was bisher nicht einmal ansatzweise erfolgt ist.

<u>Fachplaner Jereb:</u>

Im Jahr 1982 wurde ein 4-spuriger Bestandsausbau mit beidseitigen Begleitstraßen untersucht. Diese Variante scheiterte am Widerstand der Bevölkerung und der Gemeindevertretungen. Im Jahr 1993 wurde daraufhin ein 2-spuriger Bestandsausbau untersucht. Dabei wurde sowohl ein Ausbau mit beidseitigen Begleitwegen als auch ein Ausbau mit einem einseitigen Geh- und Radweg und Lärmschutz in der Gemeinde Söding betrachtet. Dabei ergab sich, dass die erforderliche Leistungsfähigkeit der Straße mit einem 2-spurigen Ausbau nicht erreicht werden kann. Durch den Ausbau am Bestand ergaben sich Trennwirkungen, so dass die Umfeldverträglichkeit nicht erreicht werden konnte und

diese Alternativen ausgeschieden wurden. Im Jahr 1996 wurde nochmals die Möglichkeit eines 2-streifigen Bestandsausbaus überprüft. Auch im Jahr 1996 konnte die erforderliche Betriebsgeschwindigkeit durch diesen Ausbau nicht erreicht werden. Außerdem würde es durch die erforderlichen Begleitwege und Lärmschutzmaßnahmen zu einem massiven optischen Eingriff in das Ortsbild führen und der Ort durch die Trasse zweigeteilt. Die Trennwirkung würde zu einer massiven Behinderung des landwirtschaftlichen Verkehrs sowie des Fußgängerverkehrs führen.

Da diese Problemfelder bei einem Ausbau am Bestand bestehen bleiben, wurde ein Bestandsausbau nach 1996 nicht mehr in Betracht gezogen.

Die Verlegung des Gemeindeamtes von Söding-St. Johann nach Pichling ändert nichts an der Trennwirkung für den landwirtschaftlichen Verkehr und den Fußgängerverkehr.
Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.

Punkt 2) (lfd. Nr. 24) Wenn man sich derzeit die Jubelpräsentation und alle Kommentare dazu im Internet anschaut und anhört, wird nur Positives berichtet, es gibt nicht einmal den Ansatz einer negativen oder beeinträchtigenden Auswirkung. Dadurch wird der Bevölkerung ein völlig falsches Bild vermittelt. Als Bürger haben wir aber das Recht und die öffentliche Hand andererseits hat die Pflicht, möglichst objektiv informiert zu werden/zu informieren. Die Objektivität und Ausgewogenheit fehlen hier vollkommen. Daher fordere ich, dies durch ergänzende Informationen nachzuholen!

Fachplaner Jereb:

Die Auswirkungen der geplanten Straße auf die jeweiligen Schutzgüter sind der Zusammenfassung der Umweltverträglichkeitsprüfung (Einlage II 1) sowie den Fachberichten zu entnehmen.
Aus fachlicher Sicht sind die Ausführungen der Fachplaner nachvollziehbar und plausibel.

Punkt 3) (lfd. Nr. 24) Es wurde von den Verantwortlichen verabsäumt, alternative, intelligente, zukunftsorientierte Lösungen für das Verkehrsproblem ins Auge zu fassen. Da wäre die Ertüchtigung der bestehenden Straße in Form einer Tieflage, ähnlich der Unterflurtrasse in Voitsberg, mit vollständiger Einhausung des Schnell- und Schwerverkehrs, mit gleichzeitiger Nutzung der Oberfläche für Langsam-, Leicht- und Ortsverkehr eine mögliche Variante. Bitte um Bekanntgabe einer diesbezüglichen Kostenschätzung, das wird wohl nicht zu aufwändig sein, wenn man daran denkt wieviel die bisherige Planung bereits gekostet hat. Aber auch über die bereits von einem Bürger vor Jahrzehnten vorgeschlagene Tunnelvariante (durch Dietenberg, Rubmannsberg, Stögersdorf, bis zur A2 bei Fluttendorf) hat man sich mit der Ausrede auf die Kosten keine Gedanken gemacht.

Fachplaner Jereb:

Die von Herrn und Frau Dirnbäck vorgeschlagenen Varianten waren nicht Teil der Variantenuntersuchungen.

Die vorgelegte Variantenuntersuchung umfasst Varianten auf Basis vom Projektwerber vorgegebenen Parameter, die unter anderem auch die wirtschaftlichen Aspekte beinhaltet, da die Gelder unter den Gesichtspunkten Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit sowie Zweckmäßigkeit gebunden sind.

Wasserbautechnik

Aus wasserbautechnischer Sicht wird das vorgelegte Projekt auf mögliche Auswirkungen beurteilt. Die Beurteilung eines Hochwasserschutzes und allenfalls mögliche Auswirkungen sind nicht Aufgabe des wasserbautechnischen ASV im ggst. Verfahren. Die hydraulischen Berechnungen wurden dem Stand der Technik entsprechend von einem hierzu fachkundigen Büro auf Basis der hydrographischen Vorgaben der zuständigen Landesabteilung mit anerkannten hydraulischen Berechnungsmethoden durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt.

Die sehr allgemein gehaltenen Einwendungen werden mangels persönlicher, subjektiver Vorbringen bzw. Betroffenheit zurückgewiesen.

Peter Grinschgl (OZ 70 und OZ 194):

Boden und Landwirtschaft

Dr. Scholler:

Flächenverlust, Zufahrtswege
Der dauerhafte Verlust von wertvollen Acker- und Weideflächen ist ein eindeutig negativer Beitrag hinsichtlich der Bodenversiegelung in Österreich. Allerdings sind die Belastungen des Verkehrs, die derzeit im untergeordneten Straßennetz mit deutlich erhöhten Immissionen vorhanden sind und auf diesen Lückenschluss verlagert werden sollen, in eine Bewertung miteinzubeziehen, sodass unter Berücksichtigung von Entlastung und Belastung sowie der Gesamtfläche eine Auswirkung verbleibt, die insgesamt mit geringfügig zu bewerten ist.

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: 16 Hektar des wertvollsten Ackerlandes des Bezirks gehen verloren.
Stellungnahme:

Es werden 10,5 ha landwirtschaftliche Flächen (davon 9,9 ha Ackerland) durch das Vorhaben verbraucht. Wie im Gutachten dargelegt und in unterschiedlichen Datengrundlagen ersichtlich (digitaler Atlas des Landes Steiermark, elektronische österreichische Bodenkarte, eBod), führt die Trasse überwiegend durch mittelwertiges Ackerland, teilweise durch geringwertiges Ackerland und nur vereinzelt durch hochwertiges Ackerland. Bodenverbessernde Maßnahmen für landwirtschaftliche Flächen im Umfeld sind vorgesehen. Die Versiegelung und der Verlust von 5 ha Boden ist vor dem Hintergrund der gesamten land- und forstwirtschaftlich genutzten Fläche in den Umlandgemeinden (9.600 ha) und dem Verlust von jährlich 57 ha in diesem Gebiet (Durchschnitt 1990 - 2010) als geringfügig zu bewerten.

Zu möglichen negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Bewirtschaftung führt Dr. Kuderna aus, dass generell ein Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht entgegensteht. Darüber hinaus wurden die erwartbaren Immissionen in der UVE bewertet und als vernachlässigbar erkannt.

Landschaft, Sach- und Kulturgüter

„Der Bau der Trasse würde nicht zu verantwortende Eingriffe in die Ökosysteme entlang der Kainach hervorrufen und den Erholungsraum für viele Freizeitsportler und Spaziergänger massiv verschlechtern".

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Naherholungsraum entlang der Kainach werden im Fachgutachten behandelt, wobei die vorhandenen Erholungsnutzungen aufrecht bleiben, jedoch der Erholungswert des Bereichs deutlich gemindert wird. Im Detail wird auf die Ausführungen in Kap. 3.3 des Fachgutachtens verwiesen.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Bei Umsetzung der geplanten Umfahrung zwischen Mooskirchen und Krottendorf werden alle Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L (siehe Kapitel 1.2.3 bzw. 9.5 im Fachgutachten) eingehalten. Für den Schadstoff NO_2 ist in Zukunft aufgrund der natürlichen Flottenerneuerung - unabhängig von der Umsetzung des Projektes - eine deutliche Reduktion der Belastung zu erwarten. Für den Schadstoff PM_{10} (Feinstaub) ergeben sich bei keinem Anrainer relevante Verschlechterungen. Durch den neuen Trassenverlauf sind jedoch bei einigen Anrainern relevante Verbesserungen der Luftgüte zu erwarten. In der Gesamtbetrachtung profitieren deutlich mehr Anrainer von einer Verbesserung der Luftgüte, als Anrainer von einer Verschlechterung betroffen sind.

Die strengsten Kriterien zur Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen sind die Beurteilungswerte für ein Jahr (NO_2-Jahresmittelwert, $PM_{2.5}$-Jahresmittelwert, Anzahl der PM_{10}-Überschreitungstage pro Jahr). Im unmittelbaren Nahbereich zur Straße in einer Entfernung von rund 40 m zur Trassenachse der geplanten B70 sind jahresdurchschnittliche Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 7 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ für die Betriebsphase im Jahr 2022 zu erwarten. Je später die Inbetriebnahme erfolgen wird, desto geringer wird auch der projektbedingte Immissionsbeitrag. Für die Betriebsphase im Jahr 2030 sind Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 3 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ zu erwarten. Für beide Betriebsphasen wird der IG-L Grenzwert für NO_2 eingehalten.

Wie die flächenhafte Berechnung der projektbedingten Immissionsbeiträge durch die neue Straße zeigt, sinken diese mit zunehmender Entfernung zur Trasse. Erhöhte Lagen am Rande des Kainachtals sind also durch Luftschadstoffe nicht betroffen.

Geologie/Geotechnik, Hydrogeologie

Für die Untersuchung des Untergrundes versuchten die Planungsverantwortlichen im Jahr 2015 von den Grundbesitzern die Erlaubnis zu Schürfungen zu erlangen. Dies wurde größtenteils von den Besitzern abgelehnt, sodass nur wenige Standorte umgesetzt werden konnten. Allein zwischen Muggaubach und der Gemeindestraße nach Hallersdorf (Länge mehr als 1,5 km) konnte keine einzige Untergrunduntersuchung durchgeführt werden. Ich verlange daher einen Nachweis, dass für den Bau der Trasse Nachweise für einen geeigneten Untergrund auch für diese Streckenabschnitte eingeholt und nachgereicht werden.

Im Bereich zwischen dem Muggaubach und der Gemeindestraße Hallersdorf wurden zwei Sondierschlitze sowie auch zwei Kernbohrungen hergestellt. Unter Berücksichtigung der regionalgeologischen Verhältnisse und der durchgeführten Untergrunderkundung konnte für diesen Abschnitt ein aussagekräftiges Untergrundmodell erstellt werden. Zudem wurden an diesen Erkundungspunkten umfangreiche Laboruntersuchungen aus Sondierschlitzen und Bohrungen

durchgeführt. Aus geologisch-geotechnischer Sicht sind die durchgeführten Erkundungsarbeiten als ausreichend zu beurteilen. Zudem können die entstehenden Lasten mit den eingereichten geotechnischen Baumaßnahmen schadlos übertragen werden.

Naturschutz

Durch den geplanten Trassenverlauf gehen 16 Hektar des wertvollsten Ackerlandes des Bezirks für Immer verloren. Durch die erfolgte Grundzusammenlegung vor einigen Jahrzehnten, entstanden größere, zusammenhängende und durch neue Zufahrtswege gut erschlossene Ackerflächen. Die Bauern mussten dafür Grund abtreten. Nun sollen diese Ackerflächen durch die Trasse zerschnitten und entwertet werden, die Zufahrten zu manchen Teilflächen würden bis um das Zehnfache länger, der geplante Wartungsweg mit drei Metern Breite entlang der Strecke ist für das Befahren mit größeren landwirtschaftlichen Fahrzeugen unbrauchbar! Diese Einschnitte in die Bewirtschaftungsgrundlagen betreffen rund 40 landwirtschaftliche Betriebe (zwei davon Vollerwerbsbetriebe, vier Biobetriebe). Verärgert sind die Grundbesitzer auch darüber, dass auf ihren Ackerflächen in den Planunterlagen Ökoflächen, Grünbrachen u.a. eingezeichnet sind, ohne dass mit ihnen darüber je gesprochen wurde, gar nicht davon zu reden, in welcher Form es für die nicht mehr mögliche wirtschaftliche Nutzung Entschädigungen geben wird. Daher fordere ich zusätzlich die Ertüchtigung des Bestandes, da dadurch diese Beeinträchtigungen wegfallen würden und nur wenige ha Boden (nicht so wertvolles Ackerland) verbraucht würden.
Der Bau der Trasse würde nicht zu verantwortende Eingriffe in die Ökosysteme entlang der Kainach hervorrufen und den Erholungsraum für viele Freizeitsportler und Spaziergänger massiv verschlechtern. Diese Beeinträchtigungen beziehen sich vor allem auf Lebensraumzerschneidungen, Emissions- und Lärmbelastungen aufs gesamte Kainachtal von Mooskirchen bis Krottendorf.

Stellungnahme zu dieser Einwendung seitens der Einreichplanerin:
Die Lage von Ausgleichsflächen wurde aus naturschutzfachlicher Sicht so gewählt, dass eine größtmögliche ökologische Wirksamkeit der Maßnahmen auf den jeweiligen Flächen gegeben ist. Bevorzugt wurden Rest- und Zwickelflächen (insbesondere in Kainachnähe) ausgewählt und beplant.

„Mehrfachbeantwortung“
Negative Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf Tiere und Pflanzen während der Bau- und Betriebsphase werden durch die Umsetzung einer Vielzahl von Maßnahmen hintenan gehalten.

Zum einen werden Maßnahmen gesetzt, die die vorhandene Tier- und Pflanzenwelt im Kainachtal schützen wie zum Beispiel das vorzeitige Absammeln von Individuen aus dem Baufeld, das Errichten von Sperrzäunen am Baustellenrand und Bauzeitregelungen. In der Betriebsphase werden Amphibienschutzleiteinrichtungen und Wildzäune errichtet, um Kollisionen mit Fahrzeugen zu verhindern.

Zum anderen steht der bestmögliche Erhalt von Lebensraumfunktionen im Vordergrund, dafür werden Nistkästen für Vögel und Fledermäuse angebracht, Alt- und Totbäume geschützt, vorhandene Leitstrukturen erhalten bzw. gefördert und neue Querungsmöglichkeiten für Tiere geschaffen.

Zum Ausgleich beanspruchter Lebensräume und zur Verbesserung der Lebensraumsituation werden neue Lebensräume geschaffen wie Wiesen/Grünlandbrachen, Obstbaumbestände, Hecken und flussbegleitende Wälder (siehe unten).

Zur Lebensraumwiederherstellung und Aufrechterhaltung der Leitstrukturfunktion im Zuge der Kainachverlegung erfolgt eine naturnahe Gewässergestaltung mit Gehölzpflanzungen entlang des Flusses bzw. Gehölz- und Wiesenpflanzungen auf Restflächen zwischen Straße und Kainach, um somit die Funktion des für zahlreiche Tiergruppen essentiell bedeutenden Wanderkorridors entlang der Kainach sicherzustellen und das Lebensraumpotential an der Kainach naturschutzfachlich aufzuwerten.

Zu Punkt 1: Diesbezüglich wird auf die Ausführungen des ASV zu OZ 045 verwiesen.

Zu Punkt 2: Grundsätzlich ist auf die oa. Ausführungen der Konsenswerberin bzw. auf die Ausführungen des ASV zur Einwendung der OZ 033 zu verweisen. Darüber hinaus ist auf die Ausführungen in diesem Fachgutachten zu verweisen, bei welchem die Auswirkungen auf die Fließgewässer-Lebensräume - getrennt nach der jeweiligen Indikatorgruppe - separat diskutiert werden.

Raumplanung

In der Kundmachung/Edikt 2021wird im Teil 11.7 Regionalentwicklung Seite 22 und 23 ausgeführt, dass gemäß Regionalem Entwicklungsprogramm (REPRO) weitere Zerschneidungen und Segmentierungen landwirtschaftlicher Vorrangzonen zu vermeiden bzw. diese zu sichern sind. Die Umsetzung des geplanten Projektes würde hier einen Zielkonflikt in Bezug auf das REPRO ergeben.

ASV DI Wieser führt in seiner Stellungnahme vom 31.08.2022, GZ.: ABT17-39009/2014-277 aus, dass die Trasse auch als freizuhaltender Planungskorridor („Straßenprojekte“) in das regionale Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) aufgenommen wurde.

Aus überörtlicher Sicht überwiegt die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse für den weststeirischen Zentralraum die - trotz umfangreicher geplanter Ausgleichsmaßnahmen - lokal zu Beeinträchtigungen der Erholungswerte entlang der geplanten Trasse führen werden.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Umweltmedizin

Zur Lärmbelastung siehe OZ 69.
Laut Schalltechniker der Konsenswerberin ist das gegenständliche Wohnobjekt nicht vom Projekt betroffen.

Luftschadstoffe:
Bei Umsetzung der geplanten Umfahrung zwischen Mooskirchen und Krottendorf werden alle Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L eingehalten.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 14) Durch den Bau der neuen Trasse würden nur etwas mehr als 60% des Verkehrsaufkommens auf die neue Trasse verlagert, mindestens 30% bis 40% des Gesamtverkehrsaufkommens verbleiben auf der alten B70. Die Begründung für die neue Trasse beruht auf Prognosen von ansteigendem Verkehrsaufkommen für die Zukunft. Tatsache ist aber, dass die Zahlen derzeit stagnieren und in Zukunft sinken werden. Dies ist mit der sinkenden Entwicklung des

Individualverkehrs im Allgemeinen und auf die rückläufige Bevölkerungsentwicklung im Kernraum des Bezirks begründet. Deshalb fordere ich eine Neubewertung der Prognosen zur Verkehrsentwicklung aus heutiger Sicht, denn die Grundlagen für die Notwendigkeit des Neubaus stammen rund um das Jahr 2000. Man hat die Zahlen für die gescheiterte Bahntrasse einfach auf die Kainachnahe Trasse übertragen.

Fachplaner Hochkofler:

Die Bevölkerungsentwicklung, welche im Raum Voitsberg bis zum Jahr 2030 stagniert bzw. leicht abnimmt, wurde im Modell berücksichtigt. Neben der Bevölkerungsentwicklung beeinflussen jedoch auch Neuansiedlungen von Gewerbebetrieben das zukünftige Verkehrsgeschehen. Dadurch kann auch trotz stagnierender Bevölkerungsentwicklung die Verkehrsbelastung an bestimmten Streckenzügen zunehmen.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.
Punkt 2) (lfd. Nr. 14) Der Zubringerverkehr aus der Region Dietenberg/Ligist, Grabenwart und Steinberg würde künftig in die Ortschaften Hallersdorf, Bubendorf und Stögersdorf Richtung Autobahnauffahrt verlagert. Dies würde zusätzlich Sicherheitsprobleme erzeugen. In der Präsentation der Trasse wird auch die Entlastung der Bahnhofstraße angeführt. Das ist genau jenes Verkehrsaufkommens, das nun in die Orte am rechten Kainachufer verlagert wird. Ich fordere dazu, dass Zahlen auf den Tisch gelegt werden.

Fachplaner Hochkofler:

Der Zubringerverkehr zur A2 Süd Autobahn aus der Region Dietenberg/Ligist, Grabenwart und Steinberg wird sich zum größten Teil auf die B70 Neu oder auf den nördlich der B70 Neu gelegenen Begleitweg verlagern, da die Fahrzeit kürzer ist als über die Route Hallerdorf - Bubendorf - Stögersdorf. Auf der Route Hallersdorf - Bubendorf - Stögersdorf ist somit von keiner Verkehrszunahme und in weiterer Folge von keinen Sicherheitsproblemen auszugehen.

Die Bevölkerungsentwicklung, welche im Raum Voitsberg bis zum Jahr 2030 stagniert bzw. leicht abnimmt, wurde im Modell berücksichtigt. Neben der Bevölkerungsentwicklung beeinflussen jedoch auch Neuansiedlungen von Gewerbebetrieben das zukünftige Verkehrsgeschehen. Dadurch kann auch trotz stagnierender Bevölkerungsentwicklung die Verkehrsbelastung an bestimmten Streckenzügen zunehmen.

Das Verkehrsmodell, das als Einlage II.5.1. „Fachbericht Verkehr“ dem Einreichkonvolut beigelegt ist, umfasst neben den Hauptrouten ebenso Teile des niederrangigen Straßennetzes, wie die Ortsdurchfahrten Dietenberg, Hallersdorf und Stögersdorf, die südlich der B70 Neu liegen. Im Rahmen der Verkehrsmodellierung, die mit der Verkehrsplanungssoftware VISUM von PTV AG durchgeführt wurde (anerkannte Software), wurden die angeführten Routen in ihrer Charakteristik mitbetrachtet und daraus ergab sich keine Verkehrsverlagerung auf das ggst. niederrangige Straßennetz.
Das Modell basiert auf nachvollziehbaren Ansätzen und dzt. Erkenntnissen bzgl. Bevölkerungs-, Gewerbe-, Industrie- sowie Mobilitätsentwicklung.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Punkt 1) (lfd. Nr. 24) Durch eine umfassende Verkehrsertüchtigung des Bestandes der B70 könnte mit einem Drittel der Kosten in kurzer Zeit eine kreuzungsfreie Verbindung von Krottendorf zum

Autobahnzubringer der A2 geschaffen werden. Bestehende Begleitwege könnten genutzt, erweitert und so die Verkehrssicherheit für die Anrainer sichergestellt werden.

Auch Lärmschutzmaßnahmen, Geh- und Radwege könnten endlich ausgebaut werden.

Durch die Gemeindezusammenlegung wurde die strukturelle Entwicklung im Ort St. Johann o. H. gestoppt, das Ortszentrum wurde nach Pichling verlegt. Das immer wieder angeführte Argument der Trennwirkung ist somit entkräftet. Durch die Unterführungen für den querenden Verkehr in St. Johann und Köppling wird sogar eine Verbesserung erzielt. Daher fordere ich eine Neubewertung der Gesamtsituation und die Ingangsetzung eines Dialoges mit den Bürgern, vor allem mit jenen, die an der alten B70 wohnen und muss den Anrainern endlich das Modell einer Bestandsertüchtigung vorgestellt werden, was bisher nicht einmal ansatzweise erfolgt ist.

Fachplaner Jereb:

Im Jahr 1982 wurde ein 4-spuriger Bestandsausbau mit beidseitigen Begleitstraßen untersucht. Diese Variante scheiterte am Widerstand der Bevölkerung und der Gemeindevertretungen. Im Jahr 1993 wurde daraufhin ein 2-spuriger Bestandsausbau untersucht. Dabei wurde sowohl ein Ausbau mit beidseitigen Begleitwegen als auch ein Ausbau mit einem einseitigen Geh- und Radweg und Lärmschutz in der Gemeinde Söding betrachtet. Dabei ergab sich, dass die erforderliche Leistungsfähigkeit der Straße mit einem 2-spurigen Ausbau nicht erreicht werden kann. Durch den Ausbau am Bestand ergaben sich Trennwirkungen, so dass die Umfeldverträglichkeit nicht erreicht werden konnte und diese Alternativen ausgeschieden wurden. Im Jahr 1996 wurde nochmals die Möglichkeit eines 2-streifigen Bestandsausbaus überprüft. Auch im Jahr 1996 konnte die erforderliche Betriebsgeschwindigkeit durch diesen Ausbau nicht erreicht werden. Außerdem würde es durch die erforderlichen Begleitwege und Lärmschutzmaßnahmen zu einem massiven optischen Eingriff in das Ortsbild führen und der Ort durch die Trasse zweigeteilt. Die Trennwirkung würde zu einer massiven Behinderung des landwirtschaftlichen Verkehrs sowie des Fußgängerverkehrs führen.

Da diese Problemfelder bei einem Ausbau am Bestand bestehen bleiben, wurde ein Bestandsausbau nach 1996 nicht mehr in Betracht gezogen.

Die Verlegung des Gemeindeamtes von Söding-St. Johann nach Pichling ändert nichts an der Trennwirkung für den landwirtschaftlichen Verkehr und den Fußgängerverkehr.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.

Wasserbautechnik

Aus wasserbautechnischer Sicht wird das vorgelegte Projekt auf mögliche Auswirkungen beurteilt. Die Beurteilung eines Hochwasserschutzes und allenfalls mögliche Auswirkungen sind nicht Aufgabe des wasserbautechnischen ASV im ggst. Verfahren. Die hydraulischen Berechnungen wurden dem Stand der Technik entsprechend von einem hierzu fachkundigen Büro auf Basis der hydrographischen Vorgaben der zuständigen Landesabteilung mit anerkannten hydraulischen Berechnungsmethoden durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt.

Die Einwendungen von Herrn Grinschgl, welche schon nahezu wortident mehrfach von anderen Parteien vorgebracht wurden, waren mangels Vorbingens subjektiver Rechte zurückzuweisen.

Johann Tomaschitz (OZ 71 und OZ 194):

Boden und Landwirtschaft

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: 16 Hektar des wertvollsten Ackerlandes des Bezirks gehen verloren
Stellungnahme:
Es werden 10,5 ha landwirtschaftliche Flächen (davon 9,9 ha Ackerland) durch das Vorhaben verbraucht. Wie im Gutachten dargelegt und in unterschiedlichen Datengrundlagen ersichtlich (digitaler Atlas des Landes Steiermark, elektronische österreichische Bodenkarte, eBod), führt die Trasse überwiegend durch mittelwertiges Ackerland, teilweise durch geringwertiges Ackerland und nur vereinzelt durch hochwertiges Ackerland. Bodenverbessernde Maßnahmen für landwirtschaftliche Flächen im Umfeld sind vorgesehen. Die Versiegelung und der Verlust von 5 ha Boden ist vor dem Hintergrund der gesamten land- und forstwirtschaftlich genutzten Fläche in den Umlandgemeinden (9.600 ha) und dem Verlust von jährlich 57 ha in diesem Gebiet (Durchschnitt 1990 - 2010) als geringfügig zu bewerten.

Zu möglichen negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Bewirtschaftung führt Dr. Kuderna aus, dass generell ein Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht entgegensteht. Darüber hinaus wurden die erwartbaren Immissionen in der UVE bewertet und als vernachlässigbar erkannt.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Bei Umsetzung der geplanten Umfahrung zwischen Mooskirchen und Krottendorf werden alle Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L (siehe Kapitel 1.2.3 bzw. 9.5) eingehalten.
Für den Schadstoff NO_2 ist in Zukunft aufgrund der natürlichen Flottenerneuerung - unabhängig von der Umsetzung des Projektes - eine deutliche Reduktion der Belastung zu erwarten. Für den Schadstoff PM_{10} (Feinstaub) ergeben sich bei keinem Anrainer relevante Verschlechterungen. Durch den neuen Trassenverlauf sind jedoch bei einigen Anrainern relevante Verbesserungen der Luftgüte zu erwarten. In der Gesamtbetrachtung profitieren deutlich mehr Anrainer von einer Verbesserung der Luftgüte, als Anrainer von einer Verschlechterung betroffen sind.

Wie die flächenhafte Berechnung der projektbedingten Immissionsbeiträge durch die neue Straße zeigt (z.B. Abbildung 19), sinken diese mit zunehmender Entfernung zur Trasse. Erhöhte Lagen am Rande des Kainachtals sind also durch Luftschadstoffe nicht betroffen.

Für den Beschwerdeführer wurde eine ergänzende Aufpunktauswertung durchgeführt, Dafür sind folgende projektbedingte Beiträge sowie Gesamtbelastungen ermittelt worden sind:

Standort: Voglbichl 14, 8562 Söding - St. Johann
Betriebsphase 2022:
JMW PM_{10}: Gesamtbelastung = 25,3 µg/m³ - Zusatzbelastung = 0,0 µg/m³
JMW NO_2: Gesamtbelastung = 14,4 µg/m³ - Zusatzbelastung = 0,0 µg/m³

Die IG-L-Genehmigungsvoraussetzungen werden also auch hier eingehalten.

Raumplanung

In der Kundmachung/Edikt 2021wird im Teil 11.7 Regionalentwicklung Seite 22 und 23 ausgeführt, dass gemäß Regionalem Entwicklungsprogramm (REPRO) weitere Zerschneidungen und Segmentierungen landwirtschaftlicher Vorrangzonen zu vermeiden bzw. diese zu sichern sind. Die Umsetzung des geplanten Projektes würde hier einen Zielkonflikt in Bezug auf das REPRO ergeben.

ASV DI Wieser führt in seiner Stellungnahme vom 31.08.2022, GZ.: ABT17-39009/2014-277 aus, dass die Trasse auch als freizuhaltender Planungskorridor („Straßenprojekte“) in das regionale Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) aufgenommen wurde.

Aus überörtlicher Sicht überwiegt die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse für den weststeirischen Zentralraum die - trotz umfangreicher geplanter Ausgleichsmaßnahmen - lokal zu Beeinträchtigungen der Erholungswerte entlang der geplanten Trasse führen werden.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 14) Der Zubringerverkehr aus der Region Dietenberg/Ligist, Grabenwart und Steinberg würde künftig in die Ortschaften Hallersdorf, Bubendorf und Stögersdorf Richtung Autobahnauffahrt verlagert. Dies würde zusätzlich Sicherheitsprobleme erzeugen. In der Präsentation der Trasse wird auch die Entlastung der Bahnhofstraße in Köppling angeführt. Das ist genau jenes Verkehrsaufkommen, das nun in die Orte am rechten Kainachufer verlagert wird. Dies ist der zweite wesentliche Grund meiner Ablehnung und fordere ich dazu auf, dass dazu Verkehrsmessungen und Zahlen auf den Tisch gelegt werden.

<u>Fachplaner Hochkofler:</u>

Der Zubringerverkehr zur A2 Süd Autobahn aus der Region Dietenberg/Ligist, Grabenwart und Steinberg wird sich zum größten Teil auf die B70 Neu oder auf den nördlich der B70 Neu gelegenen Begleitweg verlagern, da die Fahrzeit kürzer ist als über die Route Hallerdorf - Bubendorf - Stögersdorf. Auf der Route Hallersdorf - Bubendorf - Stögersdorf ist somit von keiner Verkehrszunahme und in weiterer Folge von keinen Sicherheitsproblemen auszugehen.

Das Verkehrsmodell, das als Einlage II.5.1. „Fachbericht Verkehr“ dem Einreichkonvolut beigelegt ist, umfasst neben den Hauptrouten ebenso Teile des niederrangigen Straßennetzes, wie die Ortsdurchfahrten Dietenberg, Hallersdorf und Stögersdorf, die südlich der B70 Neu liegen. Im Rahmen der Verkehrsmodellierung, die mit der Verkehrsplanungssoftware VISUM von PTV AG durchgeführt wurde (anerkannte Software), wurden die angeführten Routen in ihrer Charakteristik mitbetrachtet und daraus ergab sich keine Verkehrsverlagerung auf das ggst. niederrangige Straßennetz.

Das Modell basiert auf nachvollziehbaren Ansätzen und dzt. Erkenntnissen bzgl. Bevölkerungs-, Gewerbe-, Industrie- sowie Mobilitätsentwicklung.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Die Einwendungen in Bezug auf die Verkehrssicherheit stellt eine untaugliche Einwendung dar, welche somit zurückzuweisen war. Bezugnehmend auf eine allfällige Lärmbelästigung von Herrn Tomaschitz darf auf die Ausführungen des schalltechnischen Sachverständigen verwiesen werden, weshalb mangels Betroffenheit diese Einwendung als unzulässig abzuweisen war. Die Vorbringen aus der Sammeleinwendung aus OZ 194 waren mangels Vorbringens subjektiver Rechte zurückzuweisen.

Markus Hackl (OZ 72 und OZ 194):

Boden und Landwirtschaft

Dr. Scholler:

Flächenverlust, Flächenzerschneidung, Entschädigungen
Der dauerhafte Verlust von wertvollen Acker- und Weideflächen ist ein eindeutig negativer Beitrag hinsichtlich der Bodenversiegelung in Österreich. Allerdings sind die Belastungen des Verkehrs, die derzeit im untergeordneten Straßennetz mit deutlich erhöhten Immissionen vorhanden sind und auf diesen Lückenschluss verlagert werden sollen, in eine Bewertung miteinzubeziehen, sodass unter Berücksichtigung von Entlastung und Belastung sowie der Gesamtfläche eine Auswirkung verbleibt, die insgesamt mit geringfügig zu bewerten ist. In UVP Genehmigungsverfahren sind eventuelle Entschädigungen nicht Gegenstand der Bewertung. Daher muss diesbezüglich auf das Zivilrecht verwiesen werden.

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: 16 Hektar des wertvollsten Ackerlandes des Bezirks gehen verloren
Stellungnahme:

Es werden 10,5 ha landwirtschaftliche Flächen (davon 9,9 ha Ackerland) durch das Vorhaben verbraucht. Wie im Gutachten dargelegt und in unterschiedlichen Datengrundlagen ersichtlich (digitaler Atlas des Landes Steiermark, elektronische österreichische Bodenkarte, eBod), führt die Trasse überwiegend durch mittelwertiges Ackerland, teilweise durch geringwertiges Ackerland und nur vereinzelt durch hochwertiges Ackerland. Bodenverbessernde Maßnahmen für landwirtschaftliche Flächen im Umfeld sind vorgesehen. Die Versiegelung und der Verlust von 5 ha Boden ist vor dem Hintergrund der gesamten land- und forstwirtschaftlich genutzten Fläche in den Umlandgemeinden (9.600 ha) und dem Verlust von jährlich 57 ha in diesem Gebiet (Durchschnitt 1990 - 2010) als geringfügig zu bewerten.

Zu möglichen negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Bewirtschaftung führt Dr. Kuderna aus, dass generell ein Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht entgegensteht. Darüber hinaus wurden die erwartbaren Immissionen in der UVE bewertet und als vernachlässigbar erkannt.

Landschaft, Sach- und Kulturgüter

„Der Bau der Trasse würde nicht zu verantwortende Eingriffe in die Ökosysteme entlang der Kainach hervorrufen und den Erholungsraum für viele Freizeitsportler und Spaziergänger massiv verschlechtern“.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Naherholungsraum entlang der Kainach werden im Fachgutachten behandelt, wobei die vorhandenen Erholungsnutzungen aufrecht bleiben, jedoch der Erholungswert des Bereichs deutlich gemindert wird. Im Detail wird auf die Ausführungen in Kap. 3.3 des Fachgutachtens verwiesen.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Bei Umsetzung der geplanten Umfahrung zwischen Mooskirchen und Krottendorf werden alle Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L (siehe Kapitel 1.2.3 bzw. 9.5 im Fachgutachten) eingehalten. Für den Schadstoff NO_2 ist in Zukunft aufgrund der natürlichen Flottenerneuerung - unabhängig von der Umsetzung des Projektes - eine deutliche Reduktion der Belastung zu erwarten. Für den Schadstoff PM_{10} (Feinstaub) ergeben sich bei keinem Anrainer relevante Verschlechterungen. Durch den neuen Trassenverlauf sind jedoch bei einigen Anrainern relevante Verbesserungen der Luftgüte zu erwarten. In der Gesamtbetrachtung profitieren deutlich mehr Anrainer von einer Verbesserung der Luftgüte, als Anrainer von einer Verschlechterung betroffen sind. Die strengsten Kriterien zur Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen sind die Beurteilungswerte für ein Jahr (NO_2-Jahresmittelwert, $PM_{2.5}$-Jahresmittelwert, Anzahl der PM_{10}-Überschreitungstage pro Jahr). Im unmittelbaren Nahbereich zur Straße in einer Entfernung von rund 40 m zur Trassenachse der geplanten B70 sind jahresdurchschnittliche Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 7 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ für die Betriebsphase im Jahr 2022 zu erwarten. Je später die Inbetriebnahme erfolgen wird, desto geringer wird auch der projektbedingte Immissionsbeitrag. Für die Betriebsphase im Jahr 2030 sind Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 3 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ zu erwarten. Für beide Betriebsphasen wird der IG-L Grenzwert für NO_2 eingehalten. Wie die flächenhafte Berechnung der projektbedingten Immissionsbeiträge durch die neue Straße zeigt (z.B. Abbildung 20 im Fachgutachten), sinken diese mit zunehmender Entfernung zur Trasse. Erhöhte Lagen am Rande des Kainachtals sind also durch Luftschadstoffe nicht betroffen.

Geologie/Geotechnik, Hydrogeologie

Für die Untersuchung des Untergrundes versuchten die Planungsverantwortlichen im Jahr 2015 von den Grundbesitzern die Erlaubnis zu Schürfungen zu erlangen. Dies wurde größtenteils von den Besitzern abgelehnt, sodass nur wenige Standorte umgesetzt werden konnten. Allein zwischen Muggaubach und der Gemeindestraße nach Hallersdorf (Länge mehr als 1,5 km) konnte keine einzige Untergrunduntersuchung durchgeführt werden. Ich verlange daher einen Nachweis, dass für den Bau der Trasse Nachweise für einen geeigneten Untergrund auch für diese Streckenabschnitte eingeholt und nachgereicht werden.

Im Bereich zwischen dem Muggaubach und der Gemeindestraße Hallersdorf wurden zwei Sondierschlitze sowie auch zwei Kernbohrungen hergestellt. Unter Berücksichtigung der regionalgeologischen Verhältnisse und der durchgeführten Untergrunderkundung konnte für diesen Abschnitt ein aussagekräftiges Untergrundmodell erstellt werden. Zudem wurden an diesen Erkundungspunkten umfangreiche Laboruntersuchungen aus Sondierschlitzen und Bohrungen durchgeführt. Aus geologisch-geotechnischer Sicht sind die durchgeführten Erkundungsarbeiten als ausreichend zu beurteilen. Zudem können die entstehenden Lasten mit den eingereichten geotechnischen Baumaßnahmen schadlos übertragen werden.

Naturschutz

Der Bau der Trasse würde nicht zu verantwortende Eingriffe in die Ökosysteme entlang der Kainach hervorrufen und den Erholungsraum für viele Freizeitsportler und Spaziergänger massiv

verschlechtern. Diese Beeinträchtigungen beziehen sich vor allem auf Lebensraumzerschneidungen, Emissions- und Lärmbelastungen aufs gesamte Kainachtal von Mooskirchen bis Krottendorf.

Stellungnahme zu dieser Einwendung seitens der Einreichplanerin:
Negative Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf Tiere und Pflanzen während der Bau- und Betriebsphase werden durch die Umsetzung einer Vielzahl von Maßnahmen hintenan gehalten.

Zum einen werden Maßnahmen gesetzt, die die vorhandene Tier- und Pflanzenwelt im Kainachtal schützen wie zum Beispiel das vorzeitige Absammeln von Individuen aus dem Baufeld, das Errichten von Sperrzäunen am Baustellenrand und Bauzeitregelungen. In der Betriebsphase werden Amphibienschutzleiteinrichtungen und Wildzäune errichtet, um Kollisionen mit Fahrzeugen zu verhindern.

Zum anderen steht der bestmögliche Erhalt von Lebensraumfunktionen im Vordergrund, dafür werden Nistkästen für Vögel und Fledermäuse angebracht, Alt- und Totbäume geschützt, vorhandene Leitstrukturen erhalten bzw. gefördert und neue Querungsmöglichkeiten für Tiere geschaffen.

Zum Ausgleich beanspruchter Lebensräume und zur Verbesserung der Lebensraumsituation werden neue Lebensräume geschaffen wie Wiesen/Grünlandbrachen, Obstbaumbestände, Hecken und flussbegleitende Wälder (siehe unten).

Zur Lebensraumwiederherstellung und Aufrechterhaltung der Leitstrukturfunktion im Zuge der Kainachverlegung erfolgt eine naturnahe Gewässergestaltung mit Gehölzpflanzungen entlang des Flusses bzw. Gehölz- und Wiesenpflanzungen auf Restflächen zwischen Straße und Kainach, um somit die Funktion des für zahlreiche Tiergruppen essentiell bedeutenden Wanderkorridors entlang der Kainach sicherzustellen und das Lebensraumpotential an der Kainach naturschutzfachlich aufzuwerten.
Grundsätzlich ist auf die oa. Ausführungen der Konsenswerberin bzw. auf die Ausführungen des ASV zur Einwendung der OZ 033 zu verweisen.

Raumplanung

In der Kundmachung/Edikt 2021wird im Teil 11.7 Regionalentwicklung Seite 22 und 23 ausgeführt, dass gemäß Regionalem Entwicklungsprogramm (REPRO) weitere Zerschneidungen und Segmentierungen landwirtschaftlicher Vorrangzonen zu vermeiden bzw. diese zu sichern sind. Die Umsetzung des geplanten Projektes würde hier einen Zielkonflikt in Bezug auf das REPRO ergeben.

ASV DI Wieser führt in seiner Stellungnahme vom 31.08.2022, GZ.: ABT17-39009/2014-277 aus, dass die Trasse auch als freizuhaltender Planungskorridor („Straßenprojekte“) in das regionale Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) aufgenommen wurde.

Aus überörtlicher Sicht überwiegt die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse für den weststeirischen Zentralraum die - trotz umfangreicher geplanter Ausgleichsmaßnahmen - lokal zu Beeinträchtigungen der Erholungswerte entlang der geplanten Trasse führen werden.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Umweltmedizin

Luftschadstoffe:
Für den Schadstoff NO_2 ist eine deutliche Reduktion der Belastung zu erwarten.
Für den Schadstoff PM_{10} (Feinstaub) ergeben sich bei keinem Anrainer relevante Verschlechterungen. Durch den neuen Trassenverlauf sind bei einigen Anrainern relevante Verbesserungen der Luftgüte zu erwarten.

Lärmbelastung:
Für die Lärmsituation wurde eine leichte Verbesserung ermittelt.

Wasserbautechnik

Aus wasserbautechnischer Sicht wird das vorgelegte Projekt auf mögliche Auswirkungen beurteilt. Die Beurteilung eines Hochwasserschutzes und allenfalls mögliche Auswirkungen sind nicht Aufgabe des wasserbautechnischen ASV im ggst. Verfahren. Die hydraulischen Berechnungen wurden dem Stand der Technik entsprechend von einem hierzu fachkundigen Büro auf Basis der hydrographischen Vorgaben der zuständigen Landesabteilung mit anerkannten hydraulischen Berechnungsmethoden durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt. Generell sind die Durchlässe so gelegt, dass das Hochwasser nach Abklingen der Hochwasserwelle zur Kainach zurückströmen kann.

Die Einwendungen von Herrn Hackl sind wortident mit den Einwendungen von Herrn Grinschgl in OZ 70. Mangels Vorbringens subjektiver Rechte sind daher auch die Einwendungen von Herrn Hackl zurückzuweisen.

Gertrude und Franz Roll (OZ 73 und OZ 194):

Boden und Landwirtschaft

Dr. Scholler:

Versiegelung.
Der dauerhafte Verlust von wertvollen Acker- und Weideflächen ist ein eindeutig negativer Beitrag hinsichtlich der Bodenversiegelung in Österreich. Allerdings sind die Belastungen des Verkehrs, die derzeit im untergeordneten Straßennetz mit deutlich erhöhten Immissionen vorhanden sind und auf diesen Lückenschluss verlagert werden sollen, in eine Bewertung miteinzubeziehen, sodass unter Berücksichtigung von Entlastung und Belastung sowie der Gesamtfläche eine Auswirkung verbleibt, die insgesamt mit geringfügig zu bewerten ist.

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: Trasse durch fruchtbarste Ackerflächen des Kainachtals; Flächenversiegelung; Belastung durch Emissionen.

Stellungnahme:
Es werden 10,5 ha landwirtschaftliche Flächen (davon 9,9 ha Ackerland) durch das Vorhaben verbraucht. Wie im Gutachten dargelegt und in unterschiedlichen Datengrundlagen ersichtlich (digitaler Atlas des Landes Steiermark, elektronische österreichische Bodenkarte, eBod), führt die Trasse

überwiegend durch mittelwertiges Ackerland, teilweise durch geringwertiges Ackerland und nur vereinzelt durch hochwertiges Ackerland. Bodenverbessernde Maßnahmen für landwirtschaftliche Flächen im Umfeld sind vorgesehen. Die Versiegelung und der Verlust von 5 ha Boden ist vor dem Hintergrund der gesamten land- und forstwirtschaftlich genutzten Fläche in den Umlandgemeinden (9.600 ha) und dem Verlust von jährlich 57 ha in diesem Gebiet (Durchschnitt 1990 - 2010) als geringfügig zu bewerten. Staubemissionen in der Bauphase werden durch Feuchthalten der Oberfläche des Baufeldes hintangehalten; Emissionen in der Betriebsphase werden sehr gering sein; offene Fragen zu Emissionen aus dem Winterdienst (Streusalz) werden durch ein Monitoring untersucht und erforderlichenfalls zusätzliche Maßnahmen gesetzt.

Zu möglichen negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Bewirtschaftung führt Dr. Kuderna aus, dass generell ein Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht entgegensteht. Darüber hinaus wurden die erwartbaren Immissionen in der UVE bewertet und als vernachlässigbar erkannt.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Wesentlichstes Beurteilungskriterium ist die Einhaltung der Vorgaben des IG-L bezüglich des Schutzes der menschlichen Gesundheit. Dafür sind die strengsten Grenzwerte vorgesehen. Dies betrifft vornehmlich Bereiche, in denen sich Menschen durchgehend aufhalten (können) (Wohngebiete). Im Projektgebiet werden durch vorhabensbedingte Emissionen keine Beurteilungswerte verletzt. Grenzwerte für landwirtschaftliche (einjährige) Kulturen werden nicht gesondert festgelegt.

Die strengsten Kriterien zur Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen sind die Beurteilungswerte für ein Jahr (NO_2-Jahresmittelwert, $PM_{2.5}$-Jahresmittelwert, Anzahl der PM_{10}-Überschreitungstage pro Jahr). Im unmittelbaren Nahbereich zur Straße in einer Entfernung von rund 40 m zur Trassenachse der geplanten B70 sind jahresdurchschnittliche Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 7 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ für die Betriebsphase im Jahr 2022 zu erwarten. Je später die Inbetriebnahme erfolgen wird, desto geringer wird auch der projektbedingte Immissionsbeitrag. Für die Betriebsphase im Jahr 2030 sind Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 3 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ zu erwarten. Für beide Betriebsphasen wird der IG-L Grenzwert für NO_2 eingehalten.

Raumplanung

In der Kundmachung/Edikt 2021wird im Teil 11.7 Regionalentwicklung Seite 22 und 23 ausgeführt, dass gemäß Regionalem Entwicklungsprogramm (REPRO) weitere Zerschneidungen und Segmentierungen landwirtschaftlicher Vorrangzonen zu vermeiden bzw. diese zu sichern sind. Die Umsetzung des geplanten Projektes würde hier einen Zielkonflikt in Bezug auf das REPRO ergeben.

ASV DI Wieser führt in seiner Stellungnahme vom 31.08.2022, GZ.: ABT17-39009/2014-277 aus, dass die Trasse auch als freizuhaltender Planungskorridor („Straßenprojekte“) in das regionale Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) aufgenommen wurde.

Aus überörtlicher Sicht überwiegt die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse für den weststeirischen Zentralraum die - trotz umfangreicher geplanter Ausgleichsmaßnahmen - lokal zu Beeinträchtigungen der Erholungswerte entlang der geplanten Trasse führen werden.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Umweltmedizin

Luftschadstoffe:
Für den Schadstoff NO_2 ist eine deutliche Reduktion der Belastung zu erwarten.
Für den Schadstoff PM_{10} (Feinstaub) ergeben sich bei keinem Anrainer relevante Verschlechterungen. Durch den neuen Trassenverlauf sind bei einigen Anrainern relevante Verbesserungen der Luftgüte zu erwarten.

Lärmimmissionen:
Das Objekt ist nicht vom Projekt betroffen.

Die Einwendung in Bezug auf das Fachgebiet Lärm war, wie das Sachverständigengutachten schlüssig ergibt, als unzulässig abzuweisen. Die weiteren Einwendungen waren mangels Vorbringens subjektiver Rechte zurückzuweisen.

Ing. Harald Roll (OZ 74 und OZ 194):

Boden und Landwirtschaft

Dr. Scholler:

Versiegelung, Anfahrtswege, Flächenzerteilung.
Der dauerhafte Verlust von wertvollen Acker- und Weideflächen ist ein eindeutig negativer Beitrag hinsichtlich der Bodenversiegelung in Österreich. Allerdings sind die Belastungen des Verkehrs, die derzeit im untergeordneten Straßennetz mit deutlich erhöhten Immissionen vorhanden sind und auf diesen Lückenschluss verlagert werden sollen, in eine Bewertung miteinzubeziehen, sodass unter Berücksichtigung von Entlastung und Belastung sowie der Gesamtfläche eine Auswirkung verbleibt, die insgesamt mit geringfügig zu bewerten ist. In UVP Genehmigungsverfahren sind eventuelle Entschädigungen nicht Gegenstand der Bewertung. Daher muss diesbezüglich auf das Zivilrecht verwiesen werden.

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: fruchtbarste Ackerflächen werden versiegelt.

Stellungnahme:
Es werden 10,5 ha landwirtschaftliche Flächen (davon 9,9 ha Ackerland) durch das Vorhaben verbraucht. Wie im Gutachten dargelegt und in unterschiedlichen Datengrundlagen ersichtlich (digitaler Atlas des Landes Steiermark, elektronische österreichische Bodenkarte, eBod), führt die Trasse überwiegend durch mittelwertiges Ackerland, teilweise durch geringwertiges Ackerland und nur vereinzelt durch hochwertiges Ackerland. Bodenverbessernde Maßnahmen für landwirtschaftliche Flächen im Umfeld sind vorgesehen. Die Versiegelung und der Verlust von 5 ha Boden ist vor dem Hintergrund der gesamten land- und forstwirtschaftlich genutzten Fläche in den Umlandgemeinden (9.600 ha) und dem Verlust von jährlich 57 ha in diesem Gebiet (Durchschnitt 1990 - 2010) als geringfügig zu bewerten.

Zu möglichen negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Bewirtschaftung führt Dr. Kuderna aus, dass generell ein Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht entgegensteht. Darüber hinaus wurden die erwartbaren Immissionen in der UVE bewertet und als vernachlässigbar erkannt.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Die strengsten Kriterien zur Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen sind die Beurteilungswerte für ein Jahr (NO_2-Jahresmittelwert, $PM_{2.5}$-Jahresmittelwert, Anzahl der PM_{10}-Überschreitungstage pro Jahr). Im unmittelbaren Nahbereich zur Straße in einer Entfernung von rund 40 m zur Trassenachse der geplanten B70 sind jahresdurchschnittliche Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 7 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ für die Betriebsphase im Jahr 2022 zu erwarten. Je später die Inbetriebnahme erfolgen wird, desto geringer wird auch der projektbedingte Immissionsbeitrag. Für die Betriebsphase im Jahr 2030 sind Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 3 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ zu erwarten. Für beide Betriebsphasen wird der IG-L Grenzwert für NO_2 eingehalten.

Raumplanung

In der Kundmachung/Edikt 2021wird im Teil 11.7 Regionalentwicklung Seite 22 und 23 ausgeführt, dass gemäß Regionalem Entwicklungsprogramm (REPRO) weitere Zerschneidungen und Segmentierungen landwirtschaftlicher Vorrangzonen zu vermeiden bzw. diese zu sichern sind. Die Umsetzung des geplanten Projektes würde hier einen Zielkonflikt in Bezug auf das REPRO ergeben.

ASV DI Wieser führt in seiner Stellungnahme vom 31.08.2022, GZ.: ABT17-39009/2014-277 aus, dass die Trasse auch als freizuhaltender Planungskorridor („Straßenprojekte“) in das regionale Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) aufgenommen wurde.

Aus überörtlicher Sicht überwiegt die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse für den weststeirischen Zentralraum die - trotz umfangreicher geplanter Ausgleichsmaßnahmen - lokal zu Beeinträchtigungen der Erholungswerte entlang der geplanten Trasse führen werden.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Umweltmedizin

Luftschadstoffe:
Für den Schadstoff NO_2 ist eine deutliche Reduktion der Belastung zu erwarten.
Für den Schadstoff PM_{10} (Feinstaub) ergeben sich bei keinem Anrainer relevante Verschlechterungen. Durch den neuen Trassenverlauf sind bei einigen Anrainern relevante Verbesserungen der Luftgüte zu erwarten.

Lärmimmissionen:
Das Objekt ist nicht vom Projekt betroffen.

Wasserbautechnik

Aus wasserbautechnischer Sicht wird das vorgelegte Projekt auf mögliche Auswirkungen beurteilt. Die Durchlässe im Straßendamm sind so angeordnet, dass der Hochwasser-Projektzustand mit dem Straßendamm dem Hochwasser-Bestandszustand weitgehend entspricht. Die angeführten Durchlässe wurden im Zuge der hydraulischen Berechnung beurteilt und sind die Ergebnisse wie bereits im Gutachten angeführt als plausibel zu beurteilen. Die hydraulischen Berechnungen zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt. Generell sind die Durchlässe so gelegt, dass das Hochwasser nach Abklingen der Hochwasserwelle zur Kainach zurückströmen kann. Die hydraulischen Berechnungen wurden dem Stand der Technik entsprechend auf Basis der hydrographischen Vorgaben der hierzu zuständigen Landesabteilung mit anerkannten hydraulischen Berechnungsmethoden durchgeführt.

Wie die Sachverständigen in ihren Gutachten feststellten, kommt es durch die vom Projekt verursachten Immissionen zu keinem Substanzverlust im rechtlichen Sinne, sodass diese Einwendung abzuweisen war. Die hydraulischen Berechnungen zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt, sodass der Einwand in Bezug auf den fehlenden Hochwasserschutz unter Bezugnahme auf das gegenständliche Projekt abzuweisen war. Die Einwendung bezüglich einer allfälligen Lärmbeeinträchtigung wurde vom Amtssachverständigen für Schalltechnik geprüft - es konnte keine unzumutbare Belästigung oder Gefährdung festgestellt werden - weshalb diese Einwendung als unzulässig abzuweisen war. Die Vorbringen aus der Sammeleinwendung aus OZ 194 war mangels Vorbringens subjektiver Rechte zurückzuweisen.

Brigitte Schmidt (OZ 75):

Boden und Landwirtschaft

Dr. Scholler:

Versiegelung
Der dauerhafte Verlust von wertvollen Acker- und Weideflächen ist ein eindeutig negativer Beitrag hinsichtlich der Bodenversiegelung in Österreich. Allerdings sind die Belastungen des Verkehrs, die derzeit im untergeordneten Straßennetz mit deutlich erhöhten Immissionen vorhanden sind und auf diesen Lückenschluss verlagert werden sollen, in eine Bewertung miteinzubeziehen, sodass unter Berücksichtigung von Entlastung und Belastung sowie der Gesamtfläche eine Auswirkung verbleibt, die insgesamt mit geringfügig zu bewerten ist.

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: 16 Hektar des wertvollsten Ackerlandes des Bezirks gehen für immer verloren.

Stellungnahme:
Es werden 10,5 ha landwirtschaftliche Flächen (davon 9,9 ha Ackerland) durch das Vorhaben verbraucht. Wie im Gutachten dargelegt und in unterschiedlichen Datengrundlagen ersichtlich (digitaler Atlas des Landes Steiermark, elektronische österreichische Bodenkarte, eBod), führt die Trasse überwiegend durch mittelwertiges Ackerland, teilweise durch geringwertiges Ackerland und nur vereinzelt durch hochwertiges Ackerland.

Bodenverbessernde Maßnahmen für landwirtschaftliche Flächen im Umfeld sind vorgesehen. Die Versiegelung und der Verlust von 5 ha Boden ist vor dem Hintergrund der gesamten land- und forstwirtschaftlich genutzten Fläche in den Umlandgemeinden (9.600 ha) und dem Verlust von jährlich 57 ha in diesem Gebiet (Durchschnitt 1990 - 2010) als geringfügig zu bewerten.

Landschaft, Sach- und Kulturgüter

„Der Bau der Trasse würde nicht zu verantwortende Eingriffe in die Ökosysteme entlang der Kainach hervorrufen und den Erholungsraum für viele Freizeitsportler und Spaziergänger massiv verschlechtern".
Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Naherholungsraum entlang der Kainach werden im Fachgutachten behandelt, wobei die vorhandenen Erholungsnutzungen aufrecht bleiben, jedoch der Erholungswert des Bereichs deutlich gemindert wird. Im Detail wird auf die Ausführungen in Kap. 3.3 des Fachgutachtens verwiesen.

Geologie/Geotechnik, Hydrogeologie

Für die Untersuchung des Untergrundes versuchten die Planungsverantwortlichen im Jahr 2015 von den Grundbesitzern die Erlaubnis zu Schürfungen zu erlangen. Dies wurde größtenteils von den Besitzern abgelehnt, sodass nur wenige Standorte umgesetzt werden konnten. Allein zwischen Muggaubach und der Gemeindestraße nach Hallersdorf (Länge mehr als 1,5 km) konnte keine einzige Untergrunduntersuchung durchgeführt werden. Ich verlange daher einen Nachweis, dass für den Bau der Trasse Nachweise für einen geeigneten Untergrund auch für diese Streckenabschnitte eingeholt und nachgereicht werden.

Im Bereich zwischen dem Muggaubach und der Gemeindestraße Hallersdorf wurden zwei Sondierschlitze sowie auch zwei Kernbohrungen hergestellt. Unter Berücksichtigung der regionalgeologischen Verhältnisse und der durchgeführten Untergrunderkundung konnte für diesen Abschnitt ein aussagekräftiges Untergrundmodell erstellt werden. Zudem wurden an diesen Erkundungspunkten umfangreiche Laboruntersuchungen aus Sondierschlitzen und Bohrungen durchgeführt. Aus geologisch-geotechnischer Sicht sind die durchgeführten Erkundungsarbeiten als ausreichend zu beurteilen. Zudem können die entstehenden Lasten mit den eingereichten geotechnischen Baumaßnahmen schadlos übertragen werden.

Luftreinhaltung und Klima

Bei Umsetzung der geplanten Umfahrung zwischen Mooskirchen und Krottendorf werden alle Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L (siehe Kapitel 1.2.3 bzw. 9.5) eingehalten.

Für den Schadstoff NO_2 ist in Zukunft aufgrund der natürlichen Flottenerneuerung - unabhängig von der Umsetzung des Projektes - eine deutliche Reduktion der Belastung zu erwarten. Für den Schadstoff PM_{10} (Feinstaub) ergeben sich bei keinem Anrainer relevante Verschlechterungen. Durch den neuen Trassenverlauf sind jedoch bei einigen Anrainern relevante Verbesserungen der Luftgüte zu erwarten. In der Gesamtbetrachtung profitieren deutlich mehr Anrainer von einer Verbesserung der Luftgüte, als Anrainer von einer Verschlechterung betroffen sind.

Die strengsten Kriterien zur Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen sind die Beurteilungswerte für ein Jahr (NO_2-Jahresmittelwert, $PM_{2.5}$-Jahresmittelwert, Anzahl der PM_{10}-Überschreitungstage pro Jahr). Im unmittelbaren Nahbereich zur Straße in einer Entfernung von rund 40 m zur Trassenachse der geplanten B70 sind jahresdurchschnittliche Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 7 µg/m³ und für PM_{10}

bis zu 2 µg/m³ für die Betriebsphase im Jahr 2022 zu erwarten. Je später die Inbetriebnahme erfolgen wird, desto geringer wird auch der projektbedingte Immissionsbeitrag. Für die Betriebsphase im Jahr 2030 sind Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 3 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ zu erwarten. Für beide Betriebsphasen wird der IG-L Grenzwert für NO_2 eingehalten.

Naturschutz

Durch den geplanten Trassenverlauf gehen 16 Hektar des wertvollsten Ackerlandes des Bezirks für immer verloren. Durch die erfolgte Grundzusammenlegung vor einigen Jahrzehnten, entstanden größere, zusammenhängende und durch neue Zufahrtswege gut erschlossene Ackerflächen. Die Bauern mussten dafür Grund abtreten. Nun sollen diese Ackerflächen durch die Trasse zerschnitten und entwertet werden, die Zufahrten zu manchen Teilflächen würden bis um das Zehnfache länger, der geplante Wartungsweg mit drei Metern Breite entlang der Strecke ist für das Befahren mit größeren landwirtschaftlichen Fahrzeugen unbrauchbar! Diese Einschnitte in die Bewirtschaftungsgrundlagen betreffen rund 40 landwirtschaftliche Betriebe (zwei davon Vollerwerbsbetriebe, vier Biobetriebe). Verärgert sind die Grundbesitzer auch darüber, dass auf ihren Ackerflächen in den Planunterlagen Ökoflächen, Grünbrachen u.a. eingezeichnet sind, ohne dass mit ihnen darüber je gesprochen wurde, gar nicht davon zu reden, in welcher Form es für die nicht mehr mögliche wirtschaftliche Nutzung Entschädigungen geben wird". Daher fordere ich zusätzlich die Ertüchtigung des Bestandes, da dadurch diese Beeinträchtigungen wegfallen würden und nur wenige ha Boden (nicht so wertvolles Ackerland) verbraucht würden.

Der Bau der Trasse würde nicht zu verantwortende Eingriffe in die Ökosysteme entlang der Kainach hervorrufen und den Erholungsraum für viele Freizeitsportler und Spaziergänger massiv verschlechtern. Diese Beeinträchtigungen beziehen sich vor allem auf Lebensraumzerschneidungen, Emissions- und Lärmbelastungen aufs gesamte Kainachtal von Mooskirchen bis Krottendorf.

Stellungnahme zu dieser Einwendung seitens der Einreichplanerin:
Negative Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf Tiere und Pflanzen während der Bau- und Betriebsphase werden durch die Umsetzung einer Vielzahl von Maßnahmen hintenan gehalten.
Zum einen werden Maßnahmen gesetzt, die die vorhandene Tier- und Pflanzenwelt im Kainachtal schützen wie zum Beispiel das vorzeitige Absammeln von Individuen aus dem Baufeld, das Errichten von Sperrzäunen am Baustellenrand und Bauzeitregelungen. In der Betriebsphase werden Amphibienschutzleiteinrichtungen und Wildzäune errichtet, um Kollisionen mit Fahrzeugen zu verhindern.

Zum anderen steht der bestmögliche Erhalt von Lebensraumfunktionen im Vordergrund, dafür werden Nistkästen für Vögel und Fledermäuse angebracht, Alt- und Totbäume geschützt, vorhandene Leitstrukturen erhalten bzw. gefördert und neue Querungsmöglichkeiten für Tiere geschaffen.

Zum Ausgleich beanspruchter Lebensräume und zur Verbesserung der Lebensraumsituation werden neue Lebensräume geschaffen wie Wiesen/Grünlandbrachen, Obstbaumbestände, Hecken und flussbegleitende Wälder (siehe unten).

Zur Lebensraumwiederherstellung und Aufrechterhaltung der Leitstrukturfunktion im Zuge der Kainachverlegung erfolgt eine naturnahe Gewässergestaltung mit Gehölzpflanzungen entlang des Flusses bzw. Gehölz- und Wiesenpflanzungen auf Restflächen zwischen Straße und Kainach, um somit die Funktion des für zahlreiche Tiergruppen essentiell bedeutenden Wanderkorridors entlang der Kainach sicherzustellen und das Lebensraumpotential an der Kainach naturschutzfachlich aufzuwerten.

Grundsätzlich ist auf die oa. Ausführungen der Konsenswerberin bzw. auf die Ausführungen des ASV zur Einwendung der OZ 033 und zur OZ 045 zu verweisen.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Umweltmedizin

Lärmimmissionen:
Das Objekt ist nicht vom Projekt betroffen.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 14) Durch den Bau der neuen Trasse würden nur etwas mehr als 60% des Verkehrsaufkommens auf die neue Trasse verlagert, mindestens 30% bis 40% des Gesamtverkehrsaufkommens verbleiben auf der alten B70. Die Begründung für die neue Trasse beruht auf Prognosen von ansteigendem Verkehrsaufkommen für die Zukunft. Tatsache ist aber, dass die Zahlen derzeit stagnieren und in Zukunft sinken werden. Dies ist mit der sinkenden Entwicklung des Individualverkehrs im Allgemeinen und auf die rückläufige Bevölkerungsentwicklung im Kernraum des Bezirks begründet. Deshalb fordere ich eine Neubewertung der Prognosen zur Verkehrsentwicklung aus heutiger Sicht, denn die Grundlagen für die Notwendigkeit des Neubaus stammen rund um das Jahr 2000. Man hat die Zahlen für die gescheiterte Bahntrasse einfach auf die Kainachnahe Trasse übertragen.

Fachplaner Hochkofler:

Die Bevölkerungsentwicklung, welche im Raum Voitsberg bis zum Jahr 2030 stagniert bzw. leicht abnimmt, wurde im Modell berücksichtigt. Neben der Bevölkerungsentwicklung beeinflussen jedoch auch Neuansiedlungen von Gewerbebetrieben das zukünftige Verkehrsgeschehen. Dadurch kann auch trotz stagnierender Bevölkerungsentwicklung die Verkehrsbelastung an bestimmten Streckenzügen zunehmen.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.
Punkt 2) (lfd. Nr. 14) Der Zubringerverkehr aus der Region Dietenberg/Ligist, Grabenwart und Steinberg würde künftig in die Ortschaften Hallersdorf, Bubendorf und Stögersdorf Richtung Autobahnauffahrt verlagert. Dies würde zusätzlich Sicherheitsprobleme erzeugen. In der Präsentation der Trasse wird auch die Entlastung der Bahnhofstraße angeführt. Das ist genau jenes Verkehrsaufkommens, das nun in die Orte am rechten Kainachufer verlagert wird. Ich fordere dazu, dass Zahlen auf den Tisch gelegt werden.

Fachplaner Hochkofler:

Der Zubringerverkehr zur A2 Süd Autobahn aus der Region Dietenberg/Ligist, Grabenwart und Steinberg wird sich zum größten Teil auf die B70 Neu oder auf den nördlich der B70 Neu gelegenen Begleitweg verlagern, da die Fahrzeit kürzer ist als über die Route Hallerdorf - Bubendorf - Stögersdorf. Auf der Route Hallersdorf - Bubendorf - Stögersdorf ist somit von keiner Verkehrszunahme und in weiterer Folge von keinen Sicherheitsproblemen auszugehen.

Das Verkehrsmodell, das als Einlage II.5.1. „Fachbericht Verkehr“ dem Einreichkonvolut beigelegt ist, umfasst neben den Hauptrouten ebenso Teile des niederrangigen Straßennetzes, wie die Ortsdurchfahrten Dietenberg, Hallersdorf und Stögersdorf, die südlich der B70 Neu liegen. Im Rahmen der Verkehrsmodellierung, die mit der Verkehrsplanungssoftware VISUM von PTV AG durchgeführt wurde (anerkannte Software), wurden die angeführten Routen in ihrer Charakteristik mitbetrachtet und daraus ergab sich keine Verkehrsverlagerung auf das ggst. niederrangige Straßennetz.

Das Modell basiert auf nachvollziehbaren Ansätzen und dzt. Erkenntnissen bzgl. Bevölkerungs-, Gewerbe-, Industrie- sowie Mobilitätsentwicklung.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Punkt 1) (lfd. Nr. 24) Durch eine umfassende Verkehrsertüchtigung des Bestandes der B70 könnte mit einem Drittel der Kosten in kurzer Zeit eine kreuzungsfreie Verbindung von Krottendorf zum Autobahnzubringer der A2 geschaffen werden. Bestehende Begleitwege könnten genutzt, erweitert und so die Verkehrssicherheit für die Anrainer sichergestellt werden.

Auch Lärmschutzmaßnahmen, Geh - und Radwege könnten endlich ausgebaut werden.

Durch die Gemeindezusammenlegung wurde die strukturelle Entwicklung im Ort St. Johann o. H. gestoppt, das Ortszentrum wurde nach Pichling verlegt. Das immer wieder angeführte Argument der Trennwirkung ist somit entkräftet. Durch die Unterführungen für den querenden Verkehr in St. Johann und Köppling wird sogar eine Verbesserung erzielt. Daher fordere ich eine Neubewertung der Gesamtsituation und die Ingangsetzung eines Dialoges mit den Bürgern, vor allem mit jenen, die an der alten B70 wohnen und muss den Anrainern endlich das Modell einer Bestandsertüchtigung vorgestellt werden, was bisher nicht einmal ansatzweise erfolgt ist.

Fachplaner Jereb:

Im Jahr 1982 wurde ein 4-spuriger Bestandsausbau mit beidseitigen Begleitstraßen untersucht. Diese Variante scheiterte am Widerstand der Bevölkerung und der Gemeindevertretungen. Im Jahr 1993 wurde daraufhin ein 2-spuriger Bestandsausbau untersucht. Dabei wurde sowohl ein Ausbau mit beidseitigen Begleitwegen als auch ein Ausbau mit einem einseitigen Geh- und Radweg und Lärmschutz in der Gemeinde Söding betrachtet. Dabei ergab sich, dass die erforderliche Leistungsfähigkeit der Straße mit einem 2-spurigen Ausbau nicht erreicht werden kann. Durch den Ausbau am Bestand ergaben sich Trennwirkungen, so dass die Umfeldverträglichkeit nicht erreicht werden konnte und diese Alternativen ausgeschieden wurden. Im Jahr 1996 wurde nochmals die Möglichkeit eines 2-streifigen Bestandsausbaus überprüft. Auch im Jahr 1996 konnte die erforderliche Betriebsgeschwindigkeit durch diesen Ausbau nicht erreicht werden. Außerdem würde es durch die erforderlichen Begleitwege und Lärmschutzmaßnahmen zu einem massiven optischen Eingriff in das Ortsbild führen und der Ort durch die Trasse zweigeteilt. Die Trennwirkung würde zu einer massiven Behinderung des landwirtschaftlichen Verkehrs sowie des Fußgängerverkehrs führen.
Da diese Problemfelder bei einem Ausbau am Bestand bestehen bleiben, wurde ein Bestandsausbau nach 1996 nicht mehr in Betracht gezogen.

Die Verlegung des Gemeindeamtes von Söding-St. Johann nach Pichling ändert nichts an der Trennwirkung für den landwirtschaftlichen Verkehr und den Fußgängerverkehr.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.

Wasserbautechnik

Aus wasserbautechnischer Sicht wird das vorgelegte Projekt auf mögliche Auswirkungen beurteilt. Die Beurteilung eines Hochwasserschutzes und allenfalls mögliche Auswirkungen sind nicht Aufgabe des wasserbautechnischen ASV im ggst. Verfahren. Die hydraulischen Berechnungen wurden dem Stand der Technik entsprechend von einem hierzu fachkundigen Büro auf Basis der hydrographischen Vorgaben der zuständigen Landesabteilung mit anerkannten hydraulischen Berechnungsmethoden durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt. Generell sind die Durchlässe so gelegt, dass das Hochwasser nach Abklingen der Hochwasserwelle zur Kainach zurückströmen kann.

Die von Fr. Brigitte Schmidt vorgebrachte „Mustereinwendung“ war mangels persönlicher Betroffenheit - Fr. Brigitte Schmidt ist in Graz wohnhaft - als unzulässig zurückzuweisen.

Dr. Joseph Pabst (OZ 76):

Boden und Landwirtschaft

Dr. Scholler:

Bodenverbrauch, Versiegelung, Flächenzerschneidung.
Der dauerhafte Verlust von wertvollen Acker- und Weideflächen ist ein eindeutig negativer Beitrag hinsichtlich der Bodenversiegelung in Österreich. Allerdings sind die Belastungen des Verkehrs, die derzeit im untergeordneten Straßennetz mit deutlich erhöhten Immissionen vorhanden sind und auf diesen Lückenschluss verlagert werden sollen, in eine Bewertung miteinzubeziehen, sodass unter Berücksichtigung von Entlastung und Belastung sowie der Gesamtfläche eine Auswirkung verbleibt.

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: es wird durch sensibles Agrarland gebaut; es wird viel Ackerland verbraucht.
Stellungnahme:

Es werden 10,5 ha landwirtschaftliche Flächen (davon 9,9 ha Ackerland) durch das Vorhaben verbraucht. Tatsächlich weisen die beanspruchten Böden eine hohe Sensibilität aufgrund ihrer Funktionserfüllung, dies wäre aber auch bei einer alternativen Trasse der Fall.

Geologie/Geotechnik, Hydrogeologie

Beim Plan der kainachnahen Trasse wird mitten durch sensibles Agrarland gebaut, wo der Untergrund nicht stabil ist und dies in Zeiten wo man dauernd in den Medien liest, dass Österreich Weltmeister im Bodenverbrauch ist.

Der Untergrund im Kainachtal wird vorwiegend aus fluviatilen Lockersedimenten (Kolluvien) aufgebaut, welche aus schluffigen, sandigen Kiesen bzw. kiesigen Sanden aufgeschlossen sind. Überlagert werden diese von einer feinkörnigen Deckschicht, bestehend aus schluffigen Feinsanden bis Sanden. Diese Deckschicht stellt hinsichtlich der Gründung der Brückenwiederlager, da es hier zu einer

punktuellen Lastübertragung kommt, keine ausreichende Tragfähigkeit dar. Aus diesem Grund werden hier Tiefgründungselemente (Mikropfähle) zum Einsatz kommen. Im Hinblick auf den übrigen Trassenverlauf kann festgehalten werden, dass diese Deckschicht als ausreichend tragfähig beurteilt werden kann, da es hier zu einer flächenhaften Lastübertragung kommt. In den Bereichen, wo die Dammaufschüttungen größere Mächtigkeiten aufweisen werden, ist eine Überwachung bzw. ein Monitoring allfällig auftretender Setzungen vorgesehen.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 9 und Nr. 14) Der geplante Turbo Kreisverkehr in Krottendorf, bei dem man sich schon einordnen muss bevor man auf ihn auffährt, muss laut Wikipedia mindestens 60 m im Durchmesser haben, da er sonst nicht übersichtlich genug ist und einen Gefahrenpunkt darstellt. Bei einem Kreisverkehr mit mehr als 2 Spuren kann man notfalls leichter noch eine Runde einlegen.

Fachplaner Frisch:

Ein Turbokreisverkehr ist ein (abschnittsweise) mehrstreifiger Kreisverkehr, bei dem durch Vorsortierung in den Kreiszufahrten und Ansetzen neuer Fahrstreifen an der Innenseite der Kreisfahrbahn Fahrstreifenwechsel auf der Kreisfahrbahn vermieden und Fahrwegüberschneidungen in den Kreisausfahrten verhindert werden sollen. Diese Vermeidung von Fahrwegüberschneidungen in den Ausfahrten erhöhen die Verkehrssicherheit gegenüber herkömmlichen 2-streifigen Kreisverkehren. Die Dimension des geplanten Turbokreisverkehres in Krottendorf wurde in Anlehnung an 2 bereits realisierte Turbokreisverkehre in der Steiermark (Bruck an der Mur, Hofstätten an der Raab) gewählt, bei welchen sehr gute Erfahrungen gemacht werden konnten.

Als Planungsgrundlage dient in Österreich für Kreisverkehrsanlagen (KVA) die RVS 03.05.14 „Plangleiche Knoten - Kreisverkehre“, die Folgendes bzgl. Durchmesser aussagt: Tabelle 1 - Mehrstreifige Kreisverkehre: Außendurchmesser > 40 m.

Bei einem sogenannten „Turbokreisverkehr“ handelt es sich um eine Sonderform einer KVA, deren geometrischen Ausgestaltung nicht in der o.a. Richtlinie behandelt wird, daher muss man dzt. ausschließlich auf Erfahrungen der Praxis setzen. Wie vom Fachplaner erwähnt, gibt es bereits solche funktionierende Anlagen am steirischen Landesstraßennetz, die annähernd gleiche Außendurchmessern haben. Der konkrete vorgesehene Außendurchmesser variierte zwischen ca. 51 m und ca. 58 m und es wird ebenso die Vorgabe (siehe oben) der RVS eingehalten. Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Fachplaner Hochkofler:

Gemäß RVS 03.05.14 „Plangleiche Knoten - Kreisverkehre“ beträgt der Mindestaußendurchmesser für mehrstreifige Kreisverkehre 40 m. Bei vierarmigen Kreisverkehren mit zweistreifiger Fahrbahn sollte ein Außendurchmesser von 50 bis 60 Meter angestrebt werden. Der geplante Turbokreisverkehr in Krottendorf haltet sich an aktuelle Richtlinien und entspricht dem Stand der Technik.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.

Punkt 1) (lfd. Nr. 24) Warum werden Alternativvarianten nicht diskutiert?

Man könnte einen Tunnel unter den St. Johann Berg bauen und käme bei Köppling wieder zur bestehenden Trasse; dabei hat man schon die halbe Strecke gewonnen. Die unterflurige Weiterführung wäre kein Problem. Die Engstelle bei St. Johann wäre damit umgangen.

Die weitaus kürzeste und schnellste Strecke wäre die Kainach- und Bahnquerung Richtung Dietenberg mit Weiterführung entlang des Hanges hinter Hallersdorf und Bubendorf unterflurig direkt zur bestehenden Autobahnauffahrt. Dabei spart man sich auch noch die mächtige Einbindung am Autobahnzubringer Mooskirchen mitten im Grünbereich.

Fachplaner Jereb:

Die von Dr. Josef Pabst vorgeschlagenen Varianten waren nicht Teil der Variantenuntersuchungen.
Laut Auskunft der Projektleitung, DI Monika Hofer, wurden im Vorfeld der aktuellen Variantenuntersuchung zur Eingrenzung der zu untersuchenden Varianten Parameter festgelegt, die realisierbare Projekte ergeben sollen. Dabei handelte es sich um wirtschaftliche Aspekte, Grundinanspruchnahmen, Anliegen der betroffenen Kommunen und so weiter. Zu diesem frühen Zeitpunkt wurde bereits die sogenannte „Tunnelvariante“ von den Beteiligten ausgeschieden bzw. nicht mehr weiterverfolgt. Dieser Schritt entspricht einer gängigen Vorgehensweise bei Infrastrukturprojektentwicklungen.

Die von Hrn. Dr. Pabst vorgebrachten Einwendungen war mangels persönlicher Betroffenheit - Hr. Dr. Pabst ist in Maria Lankowitz wohnhaft - als unzulässig zurückzuweisen.

Stefan Fromm (OZ 77 und OZ 194):

Boden und Landwirtschaft

Dr. Scholler:

Flächenverlust, Flächenzerschneidung, Entschädigungen.
Der dauerhafte Verlust von wertvollen Acker- und Weideflächen ist ein eindeutig negativer Beitrag hinsichtlich der Bodenversiegelung in Österreich. Allerdings sind die Belastungen des Verkehrs, die derzeit im untergeordneten Straßennetz mit deutlich erhöhten Immissionen vorhanden sind und auf diesen Lückenschluss verlagert werden sollen, in eine Bewertung miteinzubeziehen, sodass unter Berücksichtigung von Entlastung und Belastung sowie der Gesamtfläche eine Auswirkung verbleibt, die insgesamt mit geringfügig zu bewerten ist. In UVP Genehmigungsverfahren sind eventuelle Entschädigungen nicht Gegenstand der Bewertung. Daher muss diesbezüglich auf das Zivilrecht verwiesen werden.

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: Bodenversiegelung, 16 ha wertvollsten Ackerlandes gehen verloren.
Stellungnahme:

Es werden 10,5 ha landwirtschaftliche Flächen (davon 9,9 ha Ackerland) durch das Vorhaben verbraucht. Wie im Gutachten dargelegt und in unterschiedlichen Datengrundlagen ersichtlich (digitaler Atlas des Landes Steiermark, elektronische österreichische Bodenkarte, eBod), führt die Trasse überwiegend durch mittelwertiges Ackerland, teilweise durch geringwertiges Ackerland und nur

vereinzelt durch hochwertiges Ackerland. Bodenverbessernde Maßnahmen für landwirtschaftliche Flächen im Umfeld sind vorgesehen.

Die Versiegelung und der Verlust von 5 ha Boden ist vor dem Hintergrund der gesamten land- und forstwirtschaftlich genutzten Fläche in den Umlandgemeinden (9.600 ha) und dem Verlust von jährlich 57 ha in diesem Gebiet (Durchschnitt 1990 - 2010) als geringfügig zu bewerten.

Zu möglichen negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Bewirtschaftung führt Dr. Kuderna aus, dass generell ein Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht entgegensteht. Darüber hinaus wurden die erwartbaren Immissionen in der UVE bewertet und als vernachlässigbar erkannt.

Landschaft, Sach- und Kulturgüter

„Der Bau der Trasse würde nicht zu verantwortende Eingriffe in die Ökosysteme entlang der Kainach hervorrufen und den Erholungsraum für viele Freizeitsportler und Spaziergänger massiv verschlechtern".

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Naherholungsraum entlang der Kainach werden im Fachgutachten behandelt, wobei die vorhandenen Erholungsnutzungen aufrecht bleiben, jedoch der Erholungswert des Bereichs deutlich gemindert wird. Im Detail wird auf die Ausführungen in Kap. 3.3 des Fachgutachtens verwiesen.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Bei Umsetzung der geplanten Umfahrung zwischen Mooskirchen und Krottendorf werden alle Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L (siehe Kapitel 1.2.3 bzw. 9.5 im Fachgutachten) eingehalten. Die strengsten Kriterien zur Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen sind die Beurteilungswerte für ein Jahr (NO_2-Jahresmittelwert, $PM_{2.5}$-Jahresmittelwert, Anzahl der PM_{10}-Überschreitungstage pro Jahr). Im unmittelbaren Nahbereich zur Straße in einer Entfernung von rund 40 m zur Trassenachse der geplanten B70 sind jahresdurchschnittliche Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 7 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ für die Betriebsphase im Jahr 2022 zu erwarten. Je später die Inbetriebnahme erfolgen wird, desto geringer wird auch der projektbedingte Immissionsbeitrag. Für die Betriebsphase im Jahr 2030 sind Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 3 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ zu erwarten. Für beide Betriebsphasen wird der IG-L Grenzwert für NO_2 eingehalten.

Geologie/Geotechnik, Hydrogeologie

<u>Einwendung:</u> Für die Untersuchung des Untergrundes versuchten die Planungsverantwortlichen im Jahr 2015 von den Grundbesitzern die Erlaubnis zu Schürfungen zu erlangen. Dies wurde größtenteils von den Besitzern abgelehnt, sodass nur wenige Standorte umgesetzt werden konnten. Allein zwischen Muggaubach und der Gemeindestraße nach Hallersdorf (Länge mehr als 1,5 km) konnte keine einzige Untergrunduntersuchung durchgeführt werden. Ich verlange daher einen Nachweis, dass für den Bau der Trasse Nachweise für einen geeigneten Untergrund auch für diese Streckenabschnitte eingeholt und nachgereicht werden.

Im Bereich zwischen dem Muggaubach und der Gemeindestraße Hallersdorf wurden zwei Sondierschlitze sowie auch zwei Kernbohrungen hergestellt. Unter Berücksichtigung der regionalgeologischen Verhältnisse und der durchgeführten Untergrunderkundung konnte für diesen Abschnitt ein aussagekräftiges Untergrundmodell erstellt werden. Zudem wurden an diesen

Erkundungspunkten umfangreiche Laboruntersuchungen aus Sondierschlitzen und Bohrungen durchgeführt. Aus geologisch-geotechnischer Sicht sind die durchgeführten Erkundungsarbeiten als ausreichend zu beurteilen. Zudem können die entstehenden Lasten mit den eingereichten geotechnischen Baumaßnahmen schadlos übertragen werden.

Naturschutz

Durch den geplanten Trassenverlauf gehen 16 Hektar des wertvollsten Ackerlandes des Bezirks für immer verloren. Durch die erfolgte Grundzusammenlegung vor einigen Jahrzehnten, entstanden größere, zusammenhängende und durch neue Zufahrtswege gut erschlossene Ackerflächen. Die Bauern mussten dafür Grund abtreten. Nun sollen diese Ackerflächen durch die Trasse zerschnitten und entwertet werden, die Zufahrten zu manchen Teilflächen würden bis um das Zehnfache länger, der geplante Wartungsweg mit drei Metern Breite entlang der Strecke ist für das Befahren mit größeren landwirtschaftlichen Fahrzeugen unbrauchbar! Diese Einschnitte in die Bewirtschaftungsgrundlagen betreffen rund 40 landwirtschaftliche Betriebe (zwei davon Vollerwerbsbetriebe, vier Biobetriebe). Verärgert sind die Grundbesitzer auch darüber, dass auf ihren Ackerflächen in den Planunterlagen Ökoflächen, Grünbrachen u.a. eingezeichnet sind, ohne dass mit ihnen darüber je gesprochen wurde, gar nicht davon zu reden, in welcher Form es für die nicht mehr mögliche wirtschaftliche Nutzung Entschädigungen geben wird.

Daher fordere ich zusätzlich die Ertüchtigung des Bestandes, da dadurch diese Beeinträchtigungen wegfallen würden und nur wenige ha Boden (nicht so wertvolles Ackerland) verbraucht würden. Der Bau der Trasse würde nicht zu verantwortende Eingriffe in die Ökosysteme entlang der Kainach hervorrufen und den Erholungsraum für viele Freizeitsportler und Spaziergänger massiv verschlechtern. Diese Beeinträchtigungen beziehen sich vor allem auf Lebensraumzerschneidungen, Emissions- und Lärmbelastungen aufs gesamte Kainachtal von Mooskirchen bis Krottendorf.

Stellungnahme zu dieser Einwendung seitens der Einreichplanerin:
Die Lage von Ausgleichsflächen wurde aus naturschutzfachlicher Sicht so gewählt, dass eine größtmögliche ökologische Wirksamkeit der Maßnahmen auf den jeweiligen Flächen gegeben ist. Bevorzugt wurden Rest- und Zwickelflächen (insbesondere in Kainachnähe) ausgewählt und beplant.
Negative Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf Tiere und Pflanzen während der Bau- und Betriebsphase werden durch die Umsetzung einer Vielzahl von Maßnahmen hintenan gehalten.

Zum einen werden Maßnahmen gesetzt, die die vorhandene Tier- und Pflanzenwelt im Kainachtal schützen wie zum Beispiel das vorzeitige Absammeln von Individuen aus dem Baufeld, das Errichten von Sperrzäunen am Baustellenrand und Bauzeitregelungen. In der Betriebsphase werden Amphibienschutzleiteinrichtungen und Wildzäune errichtet, um Kollisionen mit Fahrzeugen zu verhindern.

Zum anderen steht der bestmögliche Erhalt von Lebensraumfunktionen im Vordergrund, dafür werden Nistkästen für Vögel und Fledermäuse angebracht, Alt- und Totbäume geschützt, vorhandene Leitstrukturen erhalten bzw. gefördert und neue Querungsmöglichkeiten für Tiere geschaffen.

Zum Ausgleich beanspruchter Lebensräume und zur Verbesserung der Lebensraumsituation werden neue Lebensräume geschaffen wie Wiesen/Grünlandbrachen, Obstbaumbestände, Hecken und flussbegleitende Wälder (siehe unten).

Zur Lebensraumwiederherstellung und Aufrechterhaltung der Leitstrukturfunktion im Zuge der Kainachverlegung erfolgt eine naturnahe Gewässergestaltung mit Gehölzpflanzungen entlang des

Flusses bzw. Gehölz- und Wiesenpflanzungen auf Restflächen zwischen Straße und Kainach, um somit die Funktion des für zahlreiche Tiergruppen essentiell bedeutenden Wanderkorridors entlang der Kainach sicherzustellen und das Lebensraumpotential an der Kainach naturschutzfachlich aufzuwerten.

Grundsätzlich ist auf die oa. Ausführungen der Konsenswerberin bzw. auf die Ausführungen des ASV zur Einwendung der OZ 033 und zur OZ 045 zu verweisen.

Raumplanung

In der Kundmachung/Edikt 2021wird im Teil 11.7 Regionalentwicklung Seite 22 und 23 ausgeführt, dass gemäß Regionalem Entwicklungsprogramm (REPRO) weitere Zerschneidungen und Segmentierungen landwirtschaftlicher Vorrangzonen zu vermeiden bzw. diese zu sichern sind. Die Umsetzung des geplanten Projektes würde hier einen Zielkonflikt in Bezug auf das REPRO ergeben.

ASV DI Wieser führt in seiner Stellungnahme vom 31.08.2022, GZ.: ABT17-39009/2014-277 aus, dass die Trasse auch als freizuhaltender Planungskorridor („Straßenprojekte“) in das regionale Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) aufgenommen wurde.

Aus überörtlicher Sicht überwiegt die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse für den weststeirischen Zentralraum - die trotz umfangreicher geplanter Ausgleichsmaßnahmen - lokal zu Beeinträchtigungen der Erholungswerte entlang der geplanten Trasse führen werden.

Schall und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Umweltmedizin

Lärm:
Veränderungen der Ist-Situation hinsichtlich Lärm wurden beurteilt. Der Grenzwert der WHO für die Nacht wird eingehalten.

Luftschadstoffe:
Luftschadstoffimmissionen wurden im Gutachten beurteilt. Wesentlichstes Beurteilungskriterium ist die Einhaltung der Vorgaben des IG-L bezüglich des Schutzes der menschlichen Gesundheit.

Wasserbautechnik

Aus wasserbautechnischer Sicht wird das vorgelegte Projekt auf mögliche Auswirkungen beurteilt. Die Beurteilung eines Hochwasserschutzes und allenfalls mögliche Auswirkungen sind nicht Aufgabe des wasserbautechnischen ASV im ggst. Verfahren.

Die Durchlässe im Straßendamm sind so angeordnet, dass der Hochwasser-Projektzustand mit dem Straßendamm dem Hochwasser-Bestandszustand weitgehend entspricht. Die angeführten Durchlässe wurden im Zuge der hydraulischen Berechnung beurteilt und sind die Ergebnisse wie bereits im Gutachten angeführt als plausibel zu beurteilen. Die hydraulischen Berechnungen zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt. Generell sind die Durchlässe so gelegt, dass das Hochwasser nach Abklingen der Hochwasserwelle zur Kainach zurückströmen kann. Die hydraulischen Berechnungen wurden dem Stand der Technik entsprechend

auf Basis der hydrographischen Vorgaben der hierzu zuständigen Landesabteilung mit anerkannten hydraulischen Berechnungsmethoden durchgeführt.

Die Einwendungen von Hrn. Stefan Fromm waren mangels Vorbringen subjektiver Rechte zurückzuweisen.

Nicole Fromm (OZ 78 und OZ 194):

Boden und Landwirtschaft

Zu möglichen negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Bewirtschaftung führt Dr. Kuderna aus, dass generell ein Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht entgegensteht. Darüber hinaus wurden die erwartbaren Immissionen in der UVE bewertet und als vernachlässigbar erkannt.

Geologie/Geotechnik, Hydrogeologie

Für die Untersuchung des Untergrundes versuchten die Planungsverantwortlichen im Jahr 2015 von den Grundbesitzern die Erlaubnis zu Schürfungen zu erlangen. Dies wurde größtenteils von den Besitzern abgelehnt, sodass nur wenige Standorte umgesetzt werden konnten. Allein zwischen Muggaubach und der Gemeindestraße nach Hallersdorf (Länge mehr als 1,5 km) konnte keine einzige Untergrunduntersuchung durchgeführt werden. Ich verlange daher einen Nachweis, dass für den Bau der Trasse Nachweise für einen geeigneten Untergrund auch für diese Streckenabschnitte eingeholt und nachgereicht werden.

Im Bereich zwischen dem Muggaubach und der Gemeindestraße Hallersdorf wurden zwei Sondierschlitze sowie auch zwei Kernbohrungen hergestellt. Unter Berücksichtigung der regionalgeologischen Verhältnisse und der durchgeführten Untergrunderkundung konnte für diesen Abschnitt ein aussagekräftiges Untergrundmodell erstellt werden. Zudem wurden an diesen Erkundungspunkten umfangreiche Laboruntersuchungen aus Sondierschlitzen und Bohrungen durchgeführt. Aus geologisch-geotechnischer Sicht sind die durchgeführten Erkundungsarbeiten als ausreichend zu beurteilen. Zudem können die entstehenden Lasten mit den eingereichten geotechnischen Baumaßnahmen schadlos übertragen werden.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Bei Umsetzung der geplanten Umfahrung zwischen Mooskirchen und Krottendorf werden alle Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L (siehe Kapitel 1.2.3 bzw. 9.5) eingehalten.

Die strengsten Kriterien zur Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen sind die Beurteilungswerte für ein Jahr (NO_2-Jahresmittelwert, $PM_{2.5}$-Jahresmittelwert, Anzahl der PM_{10}-Überschreitungstage pro Jahr). Im unmittelbaren Nahbereich zur Straße in einer Entfernung von rund 40 m zur Trassenachse der geplanten B70 sind jahresdurchschnittliche Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 7 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ für die Betriebsphase im Jahr 2022 zu erwarten. Je später die Inbetriebnahme erfolgen wird, desto geringer wird auch der projektbedingte Immissionsbeitrag. Für die Betriebsphase im Jahr 2030 sind Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 3 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ zu erwarten. Für beide Betriebsphasen wird der IG-L Grenzwert für NO_2 eingehalten.

Für die Beschwerdeführerin wurde eine ergänzende Aufpunktauswertung durchgeführt. Dafür sind folgende projektbedingte Beiträge sowie Gesamtbelastungen ermittelt worden sind:

Standort: Hallersdorf 10a, 8565 Söding - St. Johann
Betriebsphase 2022:
JMW PM_{10}: Gesamtbelastung = 26,1 µg/m³ - Zusatzbelastung = 0,7 µg/m³
JMW NO_2: Gesamtbelastung = 18,1 µg/m³ - Zusatzbelastung = 2,6 µg/m³

Die IG-L-Genehmigungsvoraussetzungen werden also auch hier eingehalten.

Raumplanung

In der Kundmachung/Edikt 2021wird im Teil 11.7 Regionalentwicklung Seite 22 und 23 ausgeführt, dass gemäß Regionalem Entwicklungsprogramm (REPRO) weitere Zerschneidungen und Segmentierungen landwirtschaftlicher Vorrangzonen zu vermeiden bzw. diese zu sichern sind. Die Umsetzung des geplanten Projektes würde hier einen Zielkonflikt in Bezug auf das REPRO ergeben.

ASV DI Wieser führt in seiner Stellungnahme vom 31.08.2022, GZ.: ABT17-39009/2014-277 aus, dass die Trasse auch als freizuhaltender Planungskorridor („Straßenprojekte“) in das regionale Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) aufgenommen wurde.

Aus überörtlicher Sicht überwiegt die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse für den weststeirischen Zentralraum die - trotz umfangreicher geplanter Ausgleichsmaßnahmen - lokal zu Beeinträchtigungen der Erholungswerte entlang der geplanten Trasse führen werden.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 14) Der Ausbau der neuen B70 ist Verschwendung der Steuergelder, da sich in Voitsberg keine neuen Betriebe ansammeln und der Bezirk sowieso immer mehr ausstirbt. Noch dazu müssen alle Pendler die nach Graz-Wetzelsdorf fahren sowieso die alte Bundesstraße nützen, weil der Weg dahin kürzer ist.

Fachplaner Hochkofler:

Die Bevölkerungsentwicklung, welche im Raum Voitsberg bis zum Jahr 2030 stagniert bzw. leicht abnimmt, wurde im Modell berücksichtigt. Neben der Bevölkerungsentwicklung beeinflussen jedoch auch Neuansiedlungen von Gewerbebetrieben das zukünftige Verkehrsgeschehen. Dadurch kann auch trotz stagnierender Bevölkerungsentwicklung die Verkehrsbelastung an bestimmten Streckenzügen zunehmen.

Die Funktion der geplanten Umfahrungsstraße B70 ist die einer Entlastungsspange zur Entlastung der Siedlungsbereiche entlang der B70. Planungsziel der Umfahrungsstraße B70 ist demnach die Entlastung der Siedlungsgebiete und nicht ein Reisezeitgewinn.

Durch den Bau der B70 - Umfahrungsstraße kommt es zu einem deutlichen Rückgang der Verkehrsbelastung auf der bestehenden B70, daher ist in diesem Abschnitt aufgrund der reduzierten Anzahl an Konfliktsituationen von einer Verbesserung der Verkehrssicherheit auszugehen.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.
Punkt 1) (lfd. Nr. 24) Bei dieser Planung wurde nicht viel mitgedacht, einfach ein Strich gerade angesetzt und fertig. Bei uns gab es in den 80iger Jahren eine Grundzusammenlegung, weil die Straße bei der bestehenden B70 ausgebaut hätte werden sollen, warum wird diese Variante nicht in Erwägung gezogen?

Fachplaner Jereb:

Im Jahr 1982 wurde ein 4-spuriger Bestandsausbau mit beidseitigen Begleitstraßen untersucht. Diese Variante scheiterte am Widerstand der Bevölkerung und der Gemeindevertretungen. Im Jahr 1993 wurde daraufhin ein 2-spuriger Bestandsausbau untersucht. Dabei wurde sowohl ein Ausbau mit beidseitigen Begleitwegen als auch ein Ausbau mit einem einseitigen Geh- und Radweg und Lärmschutz in der Gemeinde Söding betrachtet. Dabei ergab sich, dass die erforderliche Leistungsfähigkeit der Straße mit einem 2-spurigen Ausbau nicht erreicht werden kann. Durch den Ausbau am Bestand ergaben sich Trennwirkungen, so dass die Umfeldverträglichkeit nicht erreicht werden konnte und diese Alternativen ausgeschieden wurden. Im Jahr 1996 wurde nochmals die Möglichkeit eines 2-streifigen Bestandsausbaus überprüft. Auch im Jahr 1996 konnte die erforderliche Betriebsgeschwindigkeit durch diesen Ausbau nicht erreicht werden. Außerdem würde es durch die erforderlichen Begleitwege und Lärmschutzmaßnahmen zu einem massiven optischen Eingriff in das Ortsbild führen und der Ort durch die Trasse zweigeteilt. Die Trennwirkung würde zu einer massiven Behinderung des landwirtschaftlichen Verkehrs sowie des Fußgängerverkehrs führen.

Da diese Problemfelder bei einem Ausbau am Bestand bestehen bleiben, wurde ein Bestandsausbau nach 1996 nicht mehr in Betracht gezogen. Die Verlegung des Gemeindeamtes von Söding-St. Johann nach Pichling ändert nichts an der Trennwirkung für den landwirtschaftlichen Verkehr und den Fußgängerverkehr!

Aus den Ausführungen des Fachplaners sowie den Projektunterlagen „Projekthistorie - Trassenvarianten“ ist erkennbar und nachvollziehbar, dass der Bestandsausbau bei der Variantenuntersuchung berücksichtigt und bewertet wurde.

Wasserbautechnik

Aus wasserbautechnischer Sicht wird das vorgelegte Projekt auf mögliche Auswirkungen beurteilt. Die Beurteilung eines Hochwasserschutzes und allenfalls mögliche Auswirkungen sind nicht Aufgabe des wasserbautechnischen ASV im ggst. Verfahren. Die Durchlässe im Straßendamm sind so angeordnet, dass der Hochwasser-Projektzustand mit dem Straßendamm dem Hochwasser-Bestandszustand weitgehend entspricht. Die angeführten Durchlässe wurden im Zuge der hydraulischen Berechnung beurteilt und sind die Ergebnisse wie bereits im Gutachten angeführt als plausibel zu beurteilen. Die hydraulischen Berechnungen zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt. Generell sind die Durchlässe so gelegt, dass das Hochwasser nach Abklingen der Hochwasserwelle zur Kainach zurückströmen kann. Die hydraulischen Berechnungen wurden dem Stand der Technik entsprechend auf Basis der hydrographischen Vorgaben

der hierzu zuständigen Landesabteilung mit anerkannten hydraulischen Berechnungsmethoden durchgeführt.

Sämtlichen Vorbringen konnte nicht stattgegeben werden, da diese entweder „pauschale Aussagen“ sind oder keine subjektiven Rechte betreffen. Auf das in § 26 Abs. 2 Steiermärkisches Landes-Straßenverwaltungsgesetz 1964 (LStVG 1964) verankerte Legalservitut der Ableitung der Oberflächengewässer auf Anrainergründe darf hingewiesen werden. Wie bereits mehrfach ausgeführt, ist eine allfällige Enteignung nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Dora Fromm (OZ 79 und OZ 194):

Bautechnik

In der an die Haushalte Anfang April 2021 zugestellte und als Fachinformation bezeichnete Broschüre werden nur Vorteile genannt. Nachteile werden verschwiegen. Wertvolle landwirtschaftliche Nutzflächen, die zuletzt um das Jahr 1990 durch ein aufwändiges Zusammenlegungsverfahren aufgewertet wurden würden durch das vorliegende Vorhaben rücksichtslos zerschnitten, und verbleibende Flächen wertlos gemacht.

Die innere Verkehrslage der landwirtschaftlichen Betriebe würde massiv verschlechtert werden. Ein großer Anteil der Flächen im Planungsgebiet wird ökologisch bewirtschaftet (Bio) - Versiegelung von niederschlagswasseraufnehmender Bodenfläche.

Da sich mein Wohnsitz unmittelbar neben der neuen Umfahrungsstraße befindet und ich daher erheblich vom Lärm, Staub und Schutz beeinträchtigt werde, erhebe ich Einspruch gegen diese Bauvariante.

Diese Frage betrifft nicht das Gutachten Bautechnik vom 17.06.2021 und es wird auf die Beantwortung durch die Fachbereiche Boden und Landwirtschaft, Schallschutztechnik sowie Immissions- und Emissionstechnik verwiesen.

Boden und Landwirtschaft

Dr. Scholler:

Biologische Bodenbewirtschaftung.
In UVP Genehmigungsverfahren sind eventuelle Entschädigungen nicht Gegenstand der Bewertung. Daher muss diesbezüglich auf das Zivilrecht verwiesen werden.

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: Versiegelung von niederschlagswasseraufnehmender Bodenfläche.

Stellungnahme:
Es werden 5 ha versiegelt. Da damit die Möglichkeit zur Wasseraufnahme des Bodens verloren geht, wurden für die Ableitung und Versickerung des Wassers aus diesem Bereich Vorkehrungen getroffen (Versickerung über verbleibende Bodenflächen, Sickermulden, etc.). *Zu möglichen negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Bewirtschaftung* führt Dr. Kuderna aus, dass generell ein

Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht entgegensteht. Darüber hinaus wurden die erwartbaren Immissionen in der UVE bewertet und als vernachlässigbar erkannt.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Bei Umsetzung der geplanten Umfahrung zwischen Mooskirchen und Krottendorf werden alle Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L (siehe Kapitel 1.2.3 bzw. 9.5) eingehalten.

Für den Schadstoff NO_2 ist in Zukunft aufgrund der natürlichen Flottenerneuerung - unabhängig von der Umsetzung des Projektes - eine deutliche Reduktion der Belastung zu erwarten. Für den Schadstoff PM_{10} (Feinstaub) ergeben sich bei keinem Anrainer relevante Verschlechterungen. Durch den neuen Trassenverlauf sind jedoch bei einigen Anrainern relevante Verbesserungen der Luftgüte zu erwarten. In der Gesamtbetrachtung profitieren deutlich mehr Anrainer von einer Verbesserung der Luftgüte, als Anrainer von einer Verschlechterung betroffen sind.

Für den der Trasse nahegelegenen Wohnstandort wurde ein Immissionspunkt festgelegt, für den folgende projektbedingte Beiträge sowie Gesamtbelastungen ermittelt worden sind:

Standort: Moosing 3/2, 8561 Söding - St. Johann (entspricht Aufpunkt Nr. 21)
Betriebsphase 2022:
JMW PM_{10}: Gesamtbelastung = 26,2 µg/m³ - Zusatzbelastung = 0,9 µg/m³
JMW NO_2: Gesamtbelastung = 18,3 µg/m³ - Zusatzbelastung = 3,3 µg/m³
Die IG-L-Genehmigungsvoraussetzungen werden also auch hier eingehalten.

Raumplanung

In der Kundmachung/Edikt 2021wird im Teil 11.7 Regionalentwicklung Seite 22 und 23 ausgeführt, dass gemäß Regionalem Entwicklungsprogramm (REPRO) weitere Zerschneidungen und Segmentierungen landwirtschaftlicher Vorrangzonen zu vermeiden bzw. diese zu sichern sind. Die Umsetzung des geplanten Projektes würde hier einen Zielkonflikt in Bezug auf das REPRO ergeben.

ASV DI Wieser führt in seiner Stellungnahme vom 31.08.2022, GZ.: ABT17-39009/2014-277 aus, dass die Trasse auch als freizuhaltender Planungskorridor („Straßenprojekte“) in das regionale Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) aufgenommen wurde.

Aus überörtlicher Sicht überwiegt die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse für den weststeirischen Zentralraum die - trotz umfangreicher geplanter Ausgleichsmaßnahmen - lokal zu Beeinträchtigungen der Erholungswerte entlang der geplanten Trasse führen werden.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Betreffend die Einwendungen von Fr. Dora Fromm zu den Fachgebieten Schall und Luftreinhaltung kann auf die Ausführungen der Amtssachverständigen in ihren Fachgutachten verwiesen werden. Die übrigen Einwendungen waren mangels Vorbringens subjektiver Rechte zurückzuweisen.

Alois Papst (OZ 80):

Boden und Landwirtschaft

Dr. Scholler:

Flächenverlust, Flächenzerschneidung, Entschädigungen.
Der dauerhafte Verlust von wertvollen Acker- und Weideflächen ist ein eindeutig negativer Beitrag hinsichtlich der Bodenversiegelung in Österreich. Allerdings sind die Belastungen des Verkehrs, die derzeit im untergeordneten Straßennetz mit deutlich erhöhten Immissionen vorhanden sind und auf diesen Lückenschluss verlagert werden sollen, in eine Bewertung miteinzubeziehen, sodass unter Berücksichtigung von Entlastung und Belastung sowie der Gesamtfläche eine Auswirkung verbleibt, die insgesamt mit geringfügig zu bewerten ist. In UVP Genehmigungsverfahren sind eventuelle Entschädigungen nicht Gegenstand der Bewertung. Daher muss diesbezüglich auf das Zivilrecht verwiesen werden.

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: 16 Hektar des wertvollsten Ackerlandes gehen verloren; durch Versiegelung von Boden im Ausmaß von ca. 160.000 m^2 ist langfristig mit dauerhafter Umweltschädigung zu rechnen; biologische Wirtschaftsweise wird langfristig unmöglich sein.

Stellungnahme:
Es werden 10,5 ha landwirtschaftliche Flächen (davon 9,9 ha Ackerland) durch das Vorhaben verbraucht. Wie im Gutachten dargelegt und in unterschiedlichen Datengrundlagen ersichtlich (digitaler Atlas des Landes Steiermark, elektronische österreichische Bodenkarte, eBod), führt die Trasse überwiegend durch mittelwertiges Ackerland, teilweise durch geringwertiges Ackerland und nur vereinzelt durch hochwertiges Ackerland. Bodenverbessernde Maßnahmen für landwirtschaftliche Flächen im Umfeld sind vorgesehen. Die Versiegelung und der Verlust von 5 ha Boden ist vor dem Hintergrund der gesamten land- und forstwirtschaftlich genutzten Fläche in den Umlandgemeinden (9.600 ha) und dem Verlust von jährlich 57 ha in diesem Gebiet (Durchschnitt 1990 - 2010) als geringfügig zu bewerten. Generell steht ein Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht entgegen. Darüber hinaus wurden die erwartbaren Immissionen in der UVE bewertet und als vernachlässigbar erkannt.

Landschaft, Sach- und Kulturgüter

„Der Bau der Trasse würde nicht zu verantwortende Eingriffe in die Ökosysteme entlang der Kainach hervorrufen und den Erholungsraum für viele Freizeitsportler und Spaziergänger massiv verschlechtern".
Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Naherholungsraum entlang der Kainach werden im Fachgutachten behandelt, wobei die vorhandenen Erholungsnutzungen aufrecht bleiben, jedoch der Erholungswert des Bereichs deutlich gemindert wird. Im Detail wird auf die Ausführungen in Kap. 3.3 des Fachgutachtens verwiesen.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Bei Umsetzung der geplanten Umfahrung zwischen Mooskirchen und Krottendorf werden alle Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L (siehe Kapitel 1.2.3 bzw. 9.5) eingehalten.

Für den Schadstoff NO_2 ist in Zukunft aufgrund der natürlichen Flottenerneuerung - unabhängig von der Umsetzung des Projektes - eine deutliche Reduktion der Belastung zu erwarten. Für den Schadstoff PM_{10} (Feinstaub) ergeben sich bei keinem Anrainer relevante Verschlechterungen. Durch den neuen Trassenverlauf sind jedoch bei einigen Anrainern relevante Verbesserungen der Luftgüte zu erwarten. In der Gesamtbetrachtung profitieren deutlich mehr Anrainer von einer Verbesserung der Luftgüte, als Anrainer von einer Verschlechterung betroffen sind.

Die strengsten Kriterien zur Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen sind die Beurteilungswerte für ein Jahr (NO_2-Jahresmittelwert, $PM_{2.5}$-Jahresmittelwert, Anzahl der PM_{10}-Überschreitungstage pro Jahr). Im unmittelbaren Nahbereich zur Straße in einer Entfernung von rund 40 m zur Trassenachse der geplanten B70 sind jahresdurchschnittliche Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 7 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ für die Betriebsphase im Jahr 2022 zu erwarten. Je später die Inbetriebnahme erfolgen wird, desto geringer wird auch der projektbedingte Immissionsbeitrag. Für die Betriebsphase im Jahr 2030 sind Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 3 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ zu erwarten. Für beide Betriebsphasen wird der IG-L Grenzwert für NO_2 eingehalten.

Geologie/Geotechnik, Hydrogeologie

Für die Untersuchung des Untergrundes versuchten die Planungsverantwortlichen im Jahr 2015 von den Grundbesitzern die Erlaubnis zu Schürfungen zu erlangen. Dies wurde größtenteils von den Besitzern abgelehnt, sodass nur wenige Standorte umgesetzt werden konnten. Allein zwischen Muggaubach und der Gemeindestraße nach Hallersdorf (Länge mehr als 1,5 km) konnte keine einzige Untergrunduntersuchung durchgeführt werden. Ich verlange daher einen Nachweis, dass für den Bau der Trasse Nachweise für einen geeigneten Untergrund auch für diese Streckenabschnitte eingeholt und nachgereicht werden.

Im Bereich zwischen dem Muggaubach und der Gemeindestraße Hallersdorf wurden zwei Sondierschlitze sowie auch zwei Kernbohrungen hergestellt. Unter Berücksichtigung der regionalgeologischen Verhältnisse und der durchgeführten Untergrunderkundung konnte für diesen Abschnitt ein aussagekräftiges Untergrundmodell erstellt werden. Zudem wurden an diesen Erkundungspunkten umfangreiche Laboruntersuchungen aus Sondierschlitzen und Bohrungen durchgeführt. Aus geologisch-geotechnischer Sicht sind die durchgeführten Erkundungsarbeiten als ausreichend zu beurteilen. Zudem können die entstehenden Lasten mit den eingereichten geotechnischen Baumaßnahmen schadlos übertragen werden.

Naturschutz

Durch den geplanten Trassenverlauf gehen 16 Hektar des wertvollsten Ackerlandes des Bezirks für immer verloren. Durch die erfolgte Grundzusammenlegung vor einigen Jahrzehnten entstanden größere, zusammenhängende und durch neue Zufahrtswege gut erschlossene Ackerflächen. Die Bauern mussten dafür Grund abtreten. Nun sollen diese Ackerflächen durch die Trasse zerschnitten und entwertet werden, die Zufahrten zu manchen Tellflächen würden bis um das Zehnfache länger, der geplante Wartungsweg mit drei Metern Breite entlang der Strecke ist für das Befahren mit größeren landwirtschaftlichen Fahrzeugen unbrauchbar! Diese Einschnitte in die Bewirtschaftungsgrundlagen betreffen rund 40 landwirtschaftliche Betriebe (darunter auch Vollerwerbsbetriebe und Biobetriebe).
Verärgert sind die Grundbesitzer auch darüber, dass auf ihren Ackerflächen in den Planunterlagen Ökoflächen Grünbrachen u.a. eingezeichnet sind, ohne dass mit ihnen darüber je gesprochen wurde, gar nicht davon zu reden, in welcher Form es für die nicht mehr mögliche wirtschaftliche Nutzung Entschädigungen geben wird. Daher fordere ich zusätzlich die Ertüchtigung des Bestandes, da dadurch

diese Beeinträchtigungen wegfallen würden, und nur wenige Hektar Boden (nicht so wertvolles Ackerland) verbraucht würden.

Der Bau der Trasse würde nicht zu verantwortende Eingriffe in die Ökosysteme entlang der Kainach hervorrufen und den Erholungsraum für viele Freizeitsportler und Spaziergänger massiv verschlechtern. Diese Beeinträchtigungen beziehen sich vor allem auf Lebensraumzerschneidungen, Emissions- und Lärmbelastungen aufs gesamte Kainachtal von Mooskirchen bis Krottendorf.

In der UVE ist für das Biotop in der Rollau eine bloß geringe Beeinträchtigung während der Bauphase zu erwarten. Dass in der Betriebsphase durch die neu geschaffene Anbindung für Mooskirchen an A2 und B70 eine massive Mehrbelastung einhergeht, ist mit keinem Wort erwähnt.

Stellungnahme zu dieser Einwendung seitens der Einreichplanerin:
Die Lage von Ausgleichsflächen wurde aus naturschutzfachlicher Sicht so gewählt, dass eine größtmögliche ökologische Wirksamkeit der Maßnahmen auf den jeweiligen Flächen gegeben ist. Bevorzugt wurden Rest- und Zwickelflächen (insbesondere in Kainachnähe) ausgewählt und beplant.

Negative Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf Tiere und Pflanzen während der Bau- und Betriebsphase werden durch die Umsetzung einer Vielzahl von Maßnahmen hintenan gehalten.

Zum einen werden Maßnahmen gesetzt, die die vorhandene Tier- und Pflanzenwelt im Kainachtal schützen wie zum Beispiel das vorzeitige Absammeln von Individuen aus dem Baufeld, das Errichten von Sperrzäunen am Baustellenrand und Bauzeitregelungen. In der Betriebsphase werden Amphibienschutzleiteinrichtungen und Wildzäune errichtet, um Kollisionen mit Fahrzeugen zu verhindern.

Zum anderen steht der bestmögliche Erhalt von Lebensraumfunktionen im Vordergrund, dafür werden Nistkästen für Vögel und Fledermäuse angebracht, Alt- und Totbäume geschützt, vorhandene Leitstrukturen erhalten bzw. gefördert und neue Querungsmöglichkeiten für Tiere geschaffen.

Zum Ausgleich beanspruchter Lebensräume und zur Verbesserung der Lebensraumsituation werden neue Lebensräume geschaffen wie Wiesen/Grünlandbrachen, Obstbaumbestände, Hecken und flussbegleitende Wälder (siehe unten).

Zur Lebensraumwiederherstellung und Aufrechterhaltung der Leitstrukturfunktion im Zuge der Kainachverlegung erfolgt eine naturnahe Gewässergestaltung mit Gehölzpflanzungen entlang des Flusses bzw. Gehölz- und Wiesenpflanzungen auf Restflächen zwischen Straße und Kainach, um somit die Funktion des für zahlreiche Tiergruppen essentiell bedeutenden Wanderkorridors entlang der Kainach sicherzustellen und das Lebensraumpotential an der Kainach naturschutzfachlich aufzuwerten. Das Biotop in der Rollau ist etwa 300 Meter von der neuen Trasse der B70 entfernt, wobei im Osten ebenfalls in einer Entfernung von ca. 300 Metern der bestehende Autobahnzubringer verläuft. Entlang der Trasse der B70 werden zudem verschiedene Maßnahmen (Wildschutzzäune, Amphibienschutzleiteinrichtungen, Lärmschutzwände) gesetzt, um Individuenverluste auf der Trasse zu vermeiden. Eine signifikante Mehrbelastung (Lärm, Individuenverluste) gegenüber dem Ist-Zustand ist daher nicht zu erwarten.

Grundsätzlich ist auf die oa. Ausführungen der Konsenswerberin bzw. auf die Ausführungen des ASV zur Einwendung der OZ 033 und zur OZ 045 zu verweisen. Darüber hinaus wird seitens des ASV

vorgebracht, dass in (un-)mittelbarer Umgebung westlich, nördlich und östlich dieses Lebensraumes der Berg- und Naturwacht aktuell ausschließlich intensiv genutzte Agrarlandschaft besteht.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Umweltmedizin

Lärm- und Luftschadstoffimmissionen wurden im Gutachten beurteilt. Maßnahmen bei Überschreitung von Richtwerten wurden gefordert - siehe auch zu OZ 69, 70, 73 und 74.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 14) Durch den Bau der neuen Trasse würden nur etwas mehr als 60% des Verkehrsaufkommens auf die neue Trasse verlagert, mindestens 30% bis 40% des Gesamtverkehrsaufkommens verbleiben auf der alten B70. Die Begründung für die neue Trasse beruht auf Prognosen von ansteigendem Verkehrsaufkommen für die Zukunft. Tatsache ist aber, dass die Zahlen derzeit stagnieren und in Zukunft sinken werden. Dies ist mit der sinkenden Entwicklung des Individualverkehrs im Allgemeinen und auf die rückläufige Bevölkerungsentwicklung im Kernraum des Bezirks begründet. Deshalb fordere ich eine Neubewertung der Prognosen zur Verkehrsentwicklung aus heutiger Sicht, denn die Grundlagen für die Notwendigkeit des Neubaus stammen rund um das Jahr 2000. Man hat die Zahlen für die gescheiterte Bahntrasse einfach auf die kainachnahe Trasse übertragen.

Fachplaner Hochkofler:

Die Bevölkerungsentwicklung, welche im Raum Voitsberg bis zum Jahr 2030 stagniert bzw. leicht abnimmt, wurde im Modell berücksichtigt. Neben der Bevölkerungsentwicklung beeinflussen jedoch auch Neuansiedlungen von Gewerbebetrieben das zukünftige Verkehrsgeschehen. Dadurch kann auch trotz stagnierender Bevölkerungsentwicklung die Verkehrsbelastung an bestimmten Streckenzügen zunehmen.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.
Punkt 2) (lfd. Nr. 14) Durch die nicht geplante Anbindung aus den Regionen Dietenberg, Ligist, Grabenwarth und Steinberg würde der Verkehr künftig in die Ortschaften Hallersdorf, Bubendorf und Stögersdorf Richtung Autobahnauffahrt verlagert. Dies würde zusätzlich Sicherheitsprobleme erzeugen. In der Präsentation der Trasse wird auch die Entlastung der Bahnhofstraße angeführt. Das ist genau jenes Verkehrsaufkommen, das nun in die Orte am rechten Kainachufer verlagert wird. Ich fordere dazu, dass Zahlen auf den Tisch gelegt werden.

Fachplaner Hochkofler:

„*Mehrfachbeantwortung“ aus OZ 033.*
Der Zubringerverkehr zur A2 Süd Autobahn aus der Region Dietenberg/Ligist, Grabenwart und Steinberg wird sich zum größten Teil auf die B70 Neu oder auf den nördlich der B70 Neu gelegenen Begleitweg verlagern, da die Fahrzeit kürzer ist als über die Route Hallerdorf - Bubendorf - Stögersdorf. Auf der Route Hallersdorf - Bubendorf - Stögersdorf ist somit von keiner Verkehrszunahme und in weiterer Folge von keinen Sicherheitsproblemen auszugehen.

Das Verkehrsmodell, das als Einlage II.5.1. „Fachbericht Verkehr“ dem Einreichkonvolut beigelegt ist, umfasst neben den Hauptrouten ebenso Teile des niederrangigen Straßennetzes, wie die Ortsdurchfahrten Dietenberg, Hallersdorf und Stögersdorf, die südlich der B70 Neu liegen. Im Rahmen der Verkehrsmodellierung, die mit der Verkehrsplanungssoftware VISUM von PTV AG durchgeführt wurde (anerkannte Software), wurden die angeführten Routen in ihrer Charakteristik mitbetrachtet und daraus ergab sich keine Verkehrsverlagerung auf das ggst. niederrangige Straßennetz.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Punkt 3) (lfd. Nr. 14) Der Planung liegen nicht mehr gültige Parameter zugrunde. So ist jetzt, 2021, z.B. im Nahbereich des Kreisverkehrs Söding ein Hofer-Markt geplant, und es ist zu erwarten, dass dann weiterhin jene Pendler, die sonst die neue Trasse benutzen würden, doch auf der alten B70 weiterfahren.

Fachplaner Hochkofler:

Im Prognosemodell wurde neben der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung über die Flächenwidmung auch die Raumentwicklung in Hinblick auf Siedlungs-, Gewerbe- und Industriestandorte berücksichtigt und für das Prognosejahr abgebildet. Daher sind Gewerbeansiedlungen bis zum Prognosejahr entsprechend berücksichtigt.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.
Punkt 4) (lfd. Nr. 14) Das Projekt wird der Bevölkerung nicht ausreichend objektiv vorgestellt. In den Animationsfilmen, mit entsprechend getakteter Musik hinterlegt, dauert die Fahrt von Krottendorf nach Mooskirchen ca. 1:30 Minuten. Damit wird eine flotte beschwingte Fahrt suggeriert. Bei einer Länge von 5,3km entspricht das einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 224 km/h. Da im Echtbetrieb mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von höchstens 80km/h, das ist ein Drittel, zu rechnen ist, beträgt die wirkliche Fahrzeit das 3-fache, also 4:30 Minuten. Die aktuell gemessene am derzeitigen Bestand zwischen den Kreisverkehren Krottendorf und Söding beläuft sich gerade auf 4 Minuten bei einer Länge von 4,5km. Wo ist bringt da die B70 Neu eine Zeitersparnis?

Fachplaner Hochkofler:

Laut Verkehrsmodell verringert sich die Reisezeit für die Relation A2 Südautobahn nach Voitsberg in den Spitzenstunden um rund 4 Minuten pro Richtung.

Eine Verkürzung der Reisezeit stellt jedoch nicht das vorrangige Ziel des Neubaus dar. Vielmehr wird für die Weiterentwicklung der Teilregion Voitsberg (Steirischer Zentralraum) eine durchgehende Verbindung von der A2 Südautobahn mit einer Betriebsgeschwindigkeit einer Straße der Kategorie B von 70 bis 80 km/h angestrebt. Weitere positive Auswirkungen sind die Erhöhung der Leistungsfähigkeit, die Vermeidung von Stausituationen und somit auch eine Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der B70-Bestandsstraße aufgrund eines deutlichen Rückgangs der Verkehrsbelastung.

Wie vom Fachplaner erwähnt, ergibt sich durch den Neubau der B70 - Umfahrungsstraße eine Verlagerung des Verkehrs und am Abschnitt der dzt. B70 (Bezeichnung im Projekt: B70 Alt) stellt sich laut Verkehrsuntersuchung eine Reduktion der Verkehrsbelastung von ca. 10.000 KFZ/24 h ein. Durch diese Reduktion und die daraus folgenden größeren Zeitlücken für Verkehrsteilnehmer (beim Ausfahren

von Liegenschaften oder niederrangigem Verkehrsnetz auf die Landesstraße) sowie Verringerungen an Kollisionspartnern etc. verbessert sich der Parameter „Verkehrssicherheit“.

Am Abschnitt der B70 Neu sind im Vergleich zum Abschnitt B70 Alt im Projektgebiet maßgeblich weniger Konfliktpunkte (Anm.: dies sind Stellen am Straßennetz, bei denen sich zwei oder mehrere Verkehrsströme bzw. -relationen schneiden oder kreuzen) und daher verringert sich grundsätzlich die Gefahr einer Kollision.

Bei der Variantenuntersuchung wurde ebenso eine Verbesserung sowie Adaptierung der Bestandsanlage betrachtet und beurteilt. Aufgrund der festgelegten Gewichtungen soll diese aber nicht zur Umsetzung kommen, sondern die Neuerrichtung der Umfahrung B70 Neu.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Punkt 5) (lfd. Nr. 14) Für Fahrten in den Norden von Graz wird weiterhin die viel kürzere Strecke über Hitzendorf, anstelle die Autobahn nach Graz-Süd gewählt werden. Das bedeutet für die vom Kernraum kommenden Verkehrsteilnehmer einen größeren Zeitaufwand und eine längere Strecke als bisher, nämlich von der Einbindung in den Autobahnzubringer bis zum Kreisverkehr Söding zusätzliche ca. 1,5 km.

Fachplaner Hochkofler:

Zu einer längeren Strecke von Graz (Norden) in den Raum Voitsberg kommt es nicht, da die bestehende B70 erhalten bleibt und somit die gleiche Strecke befahren werden kann. Dementsprechend wird sich der Zeitaufwand auch nicht erhöhen, sondern aufgrund der reduzierten Verkehrsbelastungen vor allem in den Spitzenstunden auf der bestehenden B70 etwas verringern.

Auch die Route von Hitzendorf über die B70 Neu führt trotz längerer Wegstrecke aufgrund der höheren zulässigen Geschwindigkeit zu einem flüssigeren Verkehrsablauf und zu einer etwas kürzeren Fahrzeit.
Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.

Punkt 6) (lfd. Nr. 14) Eine schnelle Verbindung Richtung Graz und die umliegenden Einkaufszentren bedeutet den Tod des Handels im Kernraum Voitsberg. Es Ist zu erwarten, dass für Einkäufe vermehrt der Großraum Graz angefahren wird, hingegen wird kaum jemand aus dem Grazer Raum nach Voitsberg zum Einkaufen kommen. Aber auch Industriebetriebe in Voitsberg sind nicht davor gefeit, durch eine künftig mögliche LKW-Maut aufgrund durchgehender Schnellstraße konkurrenzfähig zu bleiben. Diese werden wahrscheinlich in Autobahnnähe abwandern oder müssen schließen.

Fachplaner Hochkofler:

Die Funktion der geplanten Umfahrungsstraße B70 ist die einer Entlastungsspange zur Entlastung der Siedlungsbereiche entlang der B70. Planungsziel der Umfahrungsstraße B70 ist demnach die Entlastung der Siedlungsgebiete und nicht ein Reisezeitgewinn.

Durch die Errichtung der Umfahrungsstraße B70 ist eine Verbesserung der Verkehrserschließung für die Region Voitsberg/Köflach gegeben. Pekunäre bzw. wirtschaftliche Kriterien sind aber nicht UVP-relevant, da es sich um eine Umweltverträglichkeits-Prüfung handelt.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.
Punkt 7) (lfd. Nr. 14) Eine bessere Verkehrssicherheit als beim derzeitigen Bestand ist nicht gewährleistet. Da die Straße jeweils nur eine Richtungsfahrbahn hat und eine Geschwindigkeit von 100 km/h erlaubt sein wird sind riskante Überholmanöver bei hoher Geschwindigkeit mit horrenden Unfallfolgen zu erwarten. Wo genau sind Überholmanöver bei gesetzeskonformem "Fahren auf halbe Sicht" möglich? Diese Zonen müssten in den Plänen eingezeichnet werden.

Fachplaner Hochkofler:

Im Zeitraum 2000 bis 2015 ereigneten sich auf der B70 Packer Straße zwischen Kilometer 20 und 26 320 Unfälle mit Personenschaden. 453 Personen wurden verletzt, 43 Personen schwer verletzt und 4 Personen getötet. Die häufigsten Unfalltypen auf der bestehenden B70 zwischen Kilometer 20 und 26 sind Auffahrunfälle auf verkehrsbedingt stehende Fahrzeuge auf der Geraden, Auffahrunfälle auf stehende Fahrzeuge in Kreuzungsbereichen oder Auffahrunfälle auf Linksabbieger. Ein Grund für Auffahrunfälle im Richtungsverkehr ist neben überhöhter Fahrgeschwindigkeit bei hohen Verkehrsstärken auch eine Inhomogenität des Geschwindigkeitsniveaus. Diese ist im betrachteten Streckenabschnitt aufgrund der Rückstauerscheinungen im Zulaufbereich zu den Kreisverkehrsanlagen sowie aufgrund des vorhandenen Langsam-Verkehrs und der hohen Anzahl an Einmündungen zu Häusern oder Grundstücken gegeben.

Durch den Bau der B70 - Umfahrungsstraße kommt es zu einem deutlichen Rückgang der Verkehrsbelastung auf der bestehenden B70, daher ist in diesem Abschnitt aufgrund der reduzierten Anzahl an Konfliktsituationen von einer Verbesserung der Verkehrssicherheit auszugehen.

Die nach den aktuellen Richtlinien trassierte B70 Packer Straße - Abschnitt „Mooskirchen - Krottendorf" (B70 - Umfahrungsstraße) ist entsprechend verkehrssicher. Durch die bei Realisierung der B70 - Umfahrungsstraße vorgesehene Trennung des Langsamverkehrs vom fließenden Verkehr durch Errichtung von entsprechenden Begleitwegen kommt es zum einen zu weniger Überholvorgängen von langsam fahrenden KFZ, zum anderen zu keiner Kolonnenverkehrsbildung hinter langsam fahrenden KFZ (Vermeidung von Auffahrunfällen). Die Verknüpfung der geplanten B70 - Umfahrungsstraße erfolgt niveaufrei an den Autobahnzubringer A2 ASt Mooskirchen sowie an das untergeordnete Straßennetz. Damit werden kreuzende bzw. links ein- und links abbiegende - in sich konfliktträchtige - Fahrzeugmanöver abschließend vermieden, was folglich eine optimale Anbindungslösung in Bezug auf die Verkehrssicherheit darstellt.

Die erforderlichen Sichtweiten laut RVS 03.03.23 werden über die gesamte Länge der B70 Neu gewährleistet. Die erforderlichen Überholsichtweiten, welche bei einer Projektierungsgeschwindigkeit von 100 km/h bei 600 m liegen, sind an mehreren Streckenabschnitten der geplanten Trasse gegeben und können dem technischen Bericht entnommen werden.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.
Punkt 1) (lfd. Nr. 24) Durch eine umfassende Verkehrsertüchtigung des Bestandes der B70 könnte mit einem Bruchteil der Kosten in kurzer Zeit eine kreuzungsfreie Verbindung von Krottendorf zum Autobahnzubringer der A2 geschaffen werden. Bestehende Begleitwege könnten genutzt, erweitert und so die Verkehrssicherheit für die Anrainer sichergestellt werden.

Auch Lärmschutzmaßnahmen, Geh- und Radwege könnten endlich ausgebaut werden.

Durch die Gemeindezusammenlegung wurde die strukturelle Entwicklung im Ort St. Johann ob Hohenburg gestoppt, das Ortszentrum wurde nach Pichling verlegt. Das immer wieder angeführte Argument der Trennwirkung ist somit entkräftet. Durch die Unterführungen für den querenden Verkehr in St. Johann und Köppling wird sogar eine Verbesserung erzielt. Daher fordere ich eine Neubewertung der Gesamtsituation und die Ingangsetzung eines Dialoges mit den Bürgern, vor allem mit jenen, die an der bisherigen B70 wohnen, und muss den Anrainern endlich das Modell einer Bestandsertüchtigung vorgestellt werden, was bisher nicht einmal ansatzweise erfolgt ist.

Fachplaner Jereb:

Im Jahr 1982 wurde ein 4-spuriger Bestandsausbau mit beidseitigen Begleitstraßen untersucht. Diese Variante scheiterte am Widerstand der Bevölkerung und der Gemeindevertretungen. Im Jahr 1993 wurde daraufhin ein 2-spuriger Bestandsausbau untersucht. Dabei wurde sowohl ein Ausbau mit beidseitigen Begleitwegen als auch ein Ausbau mit einem einseitigen Geh- und Radweg und Lärmschutz in der Gemeinde Söding betrachtet. Dabei ergab sich, dass die erforderliche Leistungsfähigkeit der Straße mit einem 2-spurigen Ausbau nicht erreicht werden kann. Durch den Ausbau am Bestand ergaben sich Trennwirkungen, so dass die Umfeldverträglichkeit nicht erreicht werden konnte und diese Alternativen ausgeschieden wurden. Im Jahr 1996 wurde nochmals die Möglichkeit eines 2-streifigen Bestandsausbaus überprüft. Auch im Jahr 1996 konnte die erforderliche Betriebsgeschwindigkeit durch diesen Ausbau nicht erreicht werden. Außerdem würden die erforderlichen Begleitwege und Lärmschutzmaßnahmen zu einem massiven optischen Eingriff in das Ortsbild führen und der Ort durch die Trasse zweigeteilt. Die Trennwirkung würde zu einer massiven Behinderung des landwirtschaftlichen Verkehrs sowie des Fußgängerverkehrs führen.

Da diese Problemfelder bei einem Ausbau am Bestand bestehen bleiben, wurde ein Bestandsausbau nach 1996 nicht mehr in Betracht gezogen.

Die Verlegung des Gemeindeamtes von Söding-St. Johann nach Pichling ändert nichts an der Trennwirkung für den landwirtschaftlichen Verkehr und den Fußgängerverkehr.

Aus den Ausführungen des Fachplaners sowie den Projektunterlagen „Projekthistorie - Trassenvarianten“ ist erkennbar und nachvollziehbar, dass der Bestandsausbau bei der Variantenuntersuchung berücksichtigt und bewertet wurde.

Punkt 2) (lfd. Nr. 24) Es wurde von den Verantwortlichen verabsäumt, alternative, intelligente, zukunftsorientierte Lösungen für das Verkehrsproblem ins Auge zu fassen. Da wäre die Ertüchtigung der bestehenden Straße in Form einer Tieflage mit vollständiger Einhausung für den Schnell- und Schwerverkehr, mit Nutzung der Oberfläche für Langsam-, Leicht- und Ortsverkehr eine mögliche Variante. Aber auch über die bereits von einem Bürger vor Jahrzehnten vorgeschlagene Tunnelvariante (durch Dietenberg, Rubmannsberg, Stögersdorf, bis zur A2 bei Fluttendorf) hat man sich mit der Ausrede auf die Kosten keine Gedanken gemacht.

Fachplaner Jereb:

Die von Alois Papst vorgeschlagenen Varianten waren nicht Teil der Variantenuntersuchungen.
Laut Auskunft der Projektleitung, DI Monika Hofer, wurden im Vorfeld der aktuellen Variantenuntersuchung zur Eingrenzung der zu untersuchenden Varianten Parameter festgelegt, die

realisierbare Projekte ergeben sollen. Dabei handelte es sich um wirtschaftliche Aspekte, Grundinanspruchnahmen, Anliegen der betroffenen Kommunen und so weiter. Zu diesem frühen Zeitpunkt und Überlegungen wurde bereits die sogenannte „Tunnelvariante“ von den Beteiligten ausgeschieden bzw. nicht mehr weiterverfolgt. Dieser Schritt entspricht einer gängigen Vorgehensweise bei Infrastrukturprojektentwicklungen.

Wasserbautechnik

Aus wasserbautechnischer Sicht wird das vorgelegte Projekt auf mögliche Auswirkungen beurteilt. Die Beurteilung eines Hochwasserschutzes und allenfalls mögliche Auswirkungen sind nicht Aufgabe des wasserbautechnischen ASV im ggst. Verfahren. Die hydraulischen Berechnungen wurden dem Stand der Technik entsprechend von einem hierzu fachkundigen Büro auf Basis der hydrographischen Vorgaben der zuständigen Landesabteilung mit anerkannten hydraulischen Berechnungsmethoden durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt. Generell sind die Durchlässe so gelegt, dass das Hochwasser nach Abklingen der Hochwasserwelle zur Kainach zurückströmen kann.

Die Einwendungen von Herrn Papst waren mangels Vorbingens subjektiver Rechte zurückzuweisen.

Franz Moises (OZ 81 und OZ 169 sowie OZ 194):

Boden und Landwirtschaft

Dr. Scholler:

Flächenverlust, Flächenzerschneidung, Entschädigungen.
Der dauerhafte Verlust von wertvollen Acker- und Weideflächen ist ein eindeutig negativer Beitrag hinsichtlich der Bodenversiegelung in Österreich. Allerdings sind die Belastungen des Verkehrs, die derzeit im untergeordneten Straßennetz mit deutlich erhöhten Immissionen vorhanden sind und auf diesen Lückenschluss verlagert werden sollen, in eine Bewertung miteinzubeziehen, sodass unter Berücksichtigung von Entlastung und Belastung sowie der Gesamtfläche eine Auswirkung verbleibt, die insgesamt mit geringfügig zu bewerten ist. In UVP Genehmigungsverfahren sind eventuelle Entschädigungen nicht Gegenstand der Bewertung. Daher muss diesbezüglich auf das Zivilrecht verwiesen werden.

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: durch Versiegelung von Boden im Ausmaß von ca. 160.000 m^2 ist langfristig mit dauerhafter Umweltschädigung zu rechnen; biologische Wirtschaftsweise wird langfristig unmöglich sein.

Stellungnahme:
Es werden 10,5 ha landwirtschaftliche Flächen (davon 9,9 ha Ackerland) durch das Vorhaben verbraucht. Wie im Gutachten dargelegt und in unterschiedlichen Datengrundlagen ersichtlich (digitaler Atlas des Landes Steiermark, elektronische österreichische Bodenkarte, eBod), führt die Trasse überwiegend durch mittelwertiges Ackerland, teilweise durch geringwertiges Ackerland und nur vereinzelt durch hochwertiges Ackerland. Bodenverbessernde Maßnahmen für landwirtschaftliche Flächen im Umfeld sind vorgesehen. Die Versiegelung und der Verlust von 5 ha Boden ist vor dem Hintergrund der gesamten land- und forstwirtschaftlich genutzten Fläche in den Umlandgemeinden

(9.600 ha) und dem Verlust von jährlich 57 ha in diesem Gebiet (Durchschnitt 1990 - 2010) als geringfügig zu bewerten. Generell steht ein Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht entgegen. Darüber hinaus wurden die erwartbaren Immissionen in der UVE bewertet und als vernachlässigbar erkannt.

Anmerkung des koordinierenden ASV: Diese gutachterlichen Aussagen treffen auch auf die mit Schreiben vom 31.05.2023 übermittelte Fachexpertise des Bio Zentrum Steiermark zu.

Landschaft, Sach- und Kulturgüter

„Der Bau der Trasse würde nicht zu verantwortende Eingriffe in die Ökosysteme entlang der Kainach hervorrufen und den Erholungsraum für viele Freizeitsportler und Spaziergänger massiv verschlechtern".

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Naherholungsraum entlang der Kainach werden im Fachgutachten behandelt, wobei die vorhandenen Erholungsnutzungen aufrecht bleiben, jedoch der Erholungswert des Bereichs deutlich gemindert wird. Im Detail wird auf die Ausführungen in Kap. 3.3 des Fachgutachtens verwiesen.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Bei Umsetzung der geplanten Umfahrung zwischen Mooskirchen und Krottendorf werden alle Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L (siehe Kapitel 1.2.3 bzw. 9.5) eingehalten.

Für den Schadstoff NO_2 ist in Zukunft aufgrund der natürlichen Flottenerneuerung - unabhängig von der Umsetzung des Projektes - eine deutliche Reduktion der Belastung zu erwarten. Für den Schadstoff PM_{10} (Feinstaub) ergeben sich bei keinem Anrainer relevante Verschlechterungen. Durch den neuen Trassenverlauf sind jedoch bei einigen Anrainern relevante Verbesserungen der Luftgüte zu erwarten. In der Gesamtbetrachtung profitieren deutlich mehr Anrainer von einer Verbesserung der Luftgüte, als Anrainer von einer Verschlechterung betroffen sind.

Die strengsten Kriterien zur Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen sind die Beurteilungswerte für ein Jahr (NO_2-Jahresmittelwert, $PM_{2.5}$-Jahresmittelwert, Anzahl der PM_{10}-Überschreitungstage pro Jahr). Im unmittelbaren Nahbereich zur Straße in einer Entfernung von rund 40 m zur Trassenachse der geplanten B70 sind jahresdurchschnittliche Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 7 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ für die Betriebsphase im Jahr 2022 zu erwarten. Je später die Inbetriebnahme erfolgen wird, desto geringer wird auch der projektbedingte Immissionsbeitrag. Für die Betriebsphase im Jahr 2030 sind Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 3 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ zu erwarten. Für beide Betriebsphasen wird der IG-L Grenzwert für NO_2 eingehalten.

Wie die flächenhafte Berechnung der projektbedingten Immissionsbeiträge durch die neue Straße zeigt (z.B. Abbildung 19 im Fachgutachten), sinken diese mit zunehmender Entfernung zur Trasse. Erhöhte Lagen am Rande des Kainachtals sind also durch Luftschadstoffe nicht betroffen.

Anmerkung des koordinierenden ASV: Diese Aussagen gelten auch für den in der ergänzenden Einwendung angeführten Zielkonflikt zu „Reinhaltung der Luft".

Geologie/Geotechnik, Hydrogeologie

<u>Einwendung:</u> Für die Untersuchung des Untergrundes versuchten die Planungsverantwortlichen im Jahr 2015 von den Grundbesitzern die Erlaubnis zu Schürfungen zu erlangen. Dies wurde größtenteils von den Besitzern abgelehnt, sodass nur wenige Standorte umgesetzt werden konnten. Allein zwischen Muggaubach und der Gemeindestraße nach Hallersdorf (Länge mehr als 1,5 km) konnte keine einzige Untergrunduntersuchung durchgeführt werden. Ich verlange daher einen Nachweis, dass für den Bau der Trasse Nachweise für einen geeigneten Untergrund auch für diese Streckenabschnitte eingeholt und nachgereicht werden.

Im Bereich zwischen dem Muggaubach und der Gemeindestraße Hallersdorf wurden zwei Sondierschlitze sowie auch zwei Kernbohrungen hergestellt. Unter Berücksichtigung der regionalgeologischen Verhältnisse und der durchgeführten Untergrunderkundung konnte für diesen Abschnitt ein aussagekräftiges Untergrundmodell erstellt werden. Zudem wurden an diesen Erkundungspunkten umfangreiche Laboruntersuchungen aus Sondierschlitzen und Bohrungen durchgeführt. Aus geologisch-geotechnischer Sicht sind die durchgeführten Erkundungsarbeiten als ausreichend zu beurteilen. Zudem können die entstehenden Lasten mit den eingereichten geotechnischen Baumaßnahmen schadlos übertragen werden.

Naturschutz

Durch den geplanten Trassenverlauf gehen 16 Hektar des wertvollsten Ackerlandes des Bezirks für immer verloren. Durch die erfolgte Grundzusammenlegung vor einigen Jahrzehnten entstanden größere, zusammenhängende und durch neue Zufahrtswege gut erschlossene Ackerflächen. Die Bauern mussten dafür Grund abtreten. Nun sollen diese Ackerflächen durch die Trasse zerschnitten und entwertet werden, die Zufahrten zu manchen Tellflächen würden bis um das Zehnfache länger, der geplante Wartungsweg mit drei Metern Breite entlang der Strecke ist für das Befahren mit größeren landwirtschaftlichen Fahrzeugen unbrauchbar! Diese Einschnitte in die Bewirtschaftungsgrundlagen betreffen rund 40 landwirtschaftliche Betriebe (darunter auch Vollerwerbsbetriebe und Biobetriebe).

Verärgert sind die Grundbesitzer auch darüber, dass auf ihren Ackerflächen in den "Planunterlagen Ökoflächen Grünbrachen u.a. eingezeichnet sind, ohne dass mit ihnen darüber je gesprochen wurde, gar nicht davon zu reden, in welcher Form es für die nicht mehr mögliche wirtschaftliche Nutzung Entschädigungen geben wird. Daher fordere ich zusätzlich die Ertüchtigung des Bestandes, da dadurch diese Beeinträchtigungen wegfallen würden, und nur wenige Hektar Boden (nicht so wertvolles Ackerland) verbraucht würden.

Der Bau der Trasse würde nicht zu verantwortende Eingriffe in die Ökosysteme entlang der Kainach hervorrufen und den Erholungsraum für viele Freizeitsportler und Spaziergänger massiv verschlechtern. Diese Beeinträchtigungen beziehen sich vor allem auf Lebensraumzerschneidungen, Emissions- und Lärmbelastungen aufs gesamte Kainachtal von Mooskirchen bis Krottendorf.

In der UVE ist für das Biotop in der Rollau eine bloß geringe Beeinträchtigung während der Bauphase zu erwarten. Dass in der Betriebsphase durch die neu geschaffene Anbindung für Mooskirchen an A2 und B70 eine massive Mehrbelastung einhergeht, wird nicht hervorgehoben.

Stellungnahme zu dieser Einwendung seitens der Einreichplanerin:
Siehe Ausführungen zu Einwendung OZ 080.

Raumplanung

In der Kundmachung/Edikt 2021wird im Teil 11.7 Regionalentwicklung Seite 22 und 23 ausgeführt, dass gemäß Regionalem Entwicklungsprogramm (REPRO) weitere Zerschneidungen und Segmentierungen landwirtschaftlicher Vorrangzonen zu vermeiden bzw. diese zu sichern sind. Die Umsetzung des geplanten Projektes würde hier einen Zielkonflikt in Bezug auf das REPRO ergeben.

ASV DI Wieser führt in seiner Stellungnahme vom 31.08.2022, GZ.: ABT17-39009/2014-277 aus, dass die Trasse auch als freizuhaltender Planungskorridor („Straßenprojekte“) in das regionale Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) aufgenommen wurde.

Aus überörtlicher Sicht überwiegt die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse für den weststeirischen Zentralraum die - trotz umfangreicher geplanter Ausgleichsmaßnahmen - lokal zu Beeinträchtigungen der Erholungswerte entlang der geplanten Trasse führen werden.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Umweltmedizin

Luftschadstoffe:
Bei Umsetzung der geplanten Umfahrung zwischen Mooskirchen und Krottendorf werden alle Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L eingehalten.

Für den Schadstoff NO_2 ist eine deutliche Reduktion der Belastung zu erwarten. Für den Schadstoff PM_{10} (Feinstaub) ergeben sich bei keinem Anrainer relevante Verschlechterungen. Durch den neuen Trassenverlauf sind bei einigen Anrainern relevante Verbesserungen der Luftgüte zu erwarten.

Lärmimmissionen.
Auf Basis des schalltechnischen Gutachtens erfolgte die Beurteilung. Sofern die Ergebnisse keine Veränderung von ruhigen Ist-Situationen ergaben, wurden keine Maßnahmen empfohlen.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 9) Eine bessere Verkehrssicherheit als beim derzeitigen Bestand ist keinesfalls gewährleistet. Da die Straße jeweils nur eine Richtungsfahrbahn hat und eine Geschwindigkeit von 100 km/h erlaubt sein wird sind riskante Überholmanöver bei hoher Geschwindigkeit mit horrenden Unfallfolgen zu erwarten. Ansonsten bleibt die viel bejubelte Zeitersparnis nur Theorie, ist also praktisch nicht erreichbar. Dass ein sicheres Überholmanöver bei gesetzeskonformem “Fahren auf halbe Sicht“ nur an 1 Stelle möglich ist, vorausgesetzt, es kommt gerade kein Gegenverkehr, wird nur dem aufmerksamen Leser bewusst, der die hunderten Seiten umfassende Projektbeschreibung im Gemeindeamt Söding-Sankt Johann aufmerksam studiert hat. Der breiten Masse wird dieses Manko vorenthalten. Wenn schon die Zahl der Verkehrsunfälle auf der derzeitigen B70 als Argument geführt werden, so müssen auch die Folgen genannt werden - es sind meist nur Blechschäden. Die befürchteten Unfälle auf der kainachnahen B70 Neu werden Todesopfer fordern.

Fachplaner Frisch:

Die Ausbauparameter wurden entsprechend der derzeit gültigen Richtlinien für eine Projektierungsgeschwindigkeit vp=100 km/h für den Abschnitt vom Autobahnzubringer bis zur Querung der GKB-Bahnstrecke gewählt. Ab der Querung der GKB-Banhstrecke bis zum Turbokreisverkehr Krottendorf wurde aufgrund der topografischen Gegebenheiten eine Projektierungsgeschwindigkeit vp=80 km/h zugrunde gelegt.

Die schlechte Verkehrssicherheit auf der Bestandsstrecke läßt sich zum größten Teil auf die Inhomogenität des Verkehrs (Langsamverkehr, Normalverkehr) und die hohe Anzahl an Einmündungen mit den damit verbundenen Fahrrelationen bzw. Konfliktpunkten zurückführen. Bei der neuen Trassenführung sind keine Einmündungen geplant, die Querungen und Einmündungen erfolgen niveaufrei. Weiters wird der Langsamverkehr (Traktor, Fuhrwerke, Moped, Radfahrer) auf der neuen B70 nicht zugelassen sein, wodurch es zu einer homogeneren Zusammensetzung des Verkehrs kommen wird. Die Überholsichtweiten wurden überprüft und sind in den Einlagen I.2.1 (Technischer Bericht) und I.2.2 (Anlagen zum Technischen Bericht) angeführt. Es ergeben sich ausreichend Möglichkeiten für Überholvorgänge.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.
Punkt 1) (lfd. Nr. 14) Durch den Bau der neuen Trasse würden nur etwas mehr als 60% des Verkehrsaufkommens auf die neue Trasse verlagert, mindestens 30% bis 40% des Gesamtverkehrsaufkommens verbleiben auf der alten B70. Die Begründung für die neue Trasse beruht auf Prognosen von ansteigendem Verkehrsaufkommen für die Zukunft. Tatsache ist aber, dass die Zahlen derzeit stagnieren und in Zukunft sinken werden. Dies ist mit der sinkenden Entwicklung des Individualverkehrs im Allgemeinen und auf die rückläufige Bevölkerungsentwicklung im Kernraum des Bezirks begründet. Deshalb fordere ich eine Neubewertung der Prognosen zur Verkehrsentwicklung aus heutiger Sicht, denn die Grundlagen für die Notwendigkeit des Neubaus stammen rund um das Jahr 2000. Man hat die Zahlen für die gescheiterte Bahntrasse einfach auf die kainachnahe Trasse übertragen.

Fachplaner Hochkofler:

Die Bevölkerungsentwicklung, welche im Raum Voitsberg bis zum Jahr 2030 stagniert bzw. leicht abnimmt, wurde im Modell berücksichtigt. Neben der Bevölkerungsentwicklung beeinflussen jedoch auch Neuansiedlungen von Gewerbebetrieben das zukünftige Verkehrsgeschehen. Dadurch kann auch trotz stagnierender Bevölkerungsentwicklung die Verkehrsbelastung an bestimmten Streckenzügen zunehmen.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.
Punkt 2) (lfd. Nr. 14) Durch die nicht geplante Anbindung aus den Regionen Dietenberg, Ligist, Grabenwarth und Steinberg würde der Verkehr künftig in die Ortschaften Hallersdorf, Bubendorf und Stögersdorf Richtung Autobahnauffahrt verlagert. Dies würde zusätzlich Sicherheitsprobleme erzeugen. In der Präsentation der Trasse wird auch die Entlastung der Bahnhofstraße angeführt. Das ist genau jenes Verkehrsaufkommen, das nun in die Orte am rechten Kainachufer verlagert wird. Ich fordere dazu, dass Zahlen auf den Tisch gelegt werden.

Fachplaner Hochkofler:

Der Zubringerverkehr zur A2 Süd Autobahn aus der Region Dietenberg/Ligist, Grabenwart und Steinberg wird sich zum größten Teil auf die B70 Neu oder auf den nördlich der B70 Neu gelegenen Begleitweg verlagern, da die Fahrzeit kürzer ist als über die Route Hallerdorf - Bubendorf - Stögersdorf. Auf der Route Hallersdorf - Bubendorf - Stögersdorf ist somit von keiner Verkehrszunahme und in weiterer Folge von keinen Sicherheitsproblemen auszugehen.

Das Verkehrsmodell, das als Einlage II.5.1. „Fachbericht Verkehr" dem Einreichkonvolut beigelegt ist, umfasst neben den Hauptrouten ebenso Teile des niederrangigen Straßennetzes, wie die Ortsdurchfahrten Dietenberg, Hallersdorf und Stögersdorf, die südlich der B70 Neu liegen. Im Rahmen der Verkehrsmodellierung, die mit der Verkehrsplanungssoftware VISUM von PTV AG durchgeführt wurde (anerkannte Software), wurden die angeführten Routen in ihrer Charakteristik mitbetrachtet und daraus ergab sich keine Verkehrsverlagerung auf das ggst. niederrangige Straßennetz.
Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Punkt 3) (lfd. Nr. 14) Der Planung liegen nicht mehr gültige Parameter zugrunde. So ist jetzt, 2021, z.B. im Nahbereich des Kreisverkehrs Söding ein Hofer-Markt geplant, und es ist zu erwarten, dass dann weiterhin jene Pendler, die sonst die neue Trasse benutzen würden, doch auf der alten B70 fortsetzen.

Fachplaner Hochkofler:

Im Prognosemodell wurde neben der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung über die Flächenwidmung auch die Raumentwicklung in Hinblick auf Siedlungs-, Gewerbe- und Industriestandorte berücksichtigt und für das Prognosejahr abgebildet. Daher sind Gewerbeansiedlungen bis zum Prognosejahr entsprechend berücksichtigt.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.
Punkt 4) (lfd. Nr. 14) Für Fahrten in den Norden von Graz wird weiterhin die viel kürzere Strecke über Hitzendorf, anstelle die Autobahn nach Graz-Süd gewählt werden. Das bedeutet für die vom Kernraum kommenden Verkehrsteilnehmer einen größeren Zeitaufwand und eine längere Strecke als bisher, nämlich von der Einbindung in den Autobahnzubringer bis zum Kreisverkehr Söding zusätzlich mehr als 1 km.

Fachplaner Hochkofler:

Zu einer längeren Strecke von Graz (Norden) in den Raum Voitsberg kommt es nicht, da die bestehende B70 erhalten bleibt und somit die gleiche Strecke befahren werden kann. Dementsprechend wird sich der Zeitaufwand auch nicht erhöhen, sondern aufgrund der reduzierten Verkehrsbelastungen vor allem in den Spitzenstunden auf der bestehenden B70 etwas verringern.

Auch die Route von Hitzendorf über die B70 Neu führt trotz längerer Wegstrecke aufgrund der höheren zulässigen Geschwindigkeit zu einem flüssigeren Verkehrsablauf und zu einer etwas kürzeren Fahrzeit.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.
Punkt 5) (lfd. Nr. 14) Eine schnelle Verbindung Richtung Graz und die umliegenden Einkaufszentren bedeutet den Tod der Wirtschaft im Kernraum Voitsberg. Es ist zu erwarten, dass von den

Verbrauchern für Einkäufe vermehrt der Großraum Graz angefahren wird, hingegen wird kaum jemand aus dem Grazer Raum nach Voitsberg zum Einkaufen kommen. Aber auch Industriebetriebe in Voitsberg sind nicht davor gefeit durch eine künftig mögliche LKW-Maut konkurrenzfähig zu bleiben. Diese werden wahrscheinlich in Autobahnnähe abwandern oder müssen schließen, was zur Folge hat, dass die B70, wo immer befindlich, nicht mehr in dem Ausmaß wie prognostiziert benutzt wird.

Fachplaner Hochkofler:

Durch die Errichtung der Umfahrungsstraße B70 ist eine Verbesserung der Verkehrserschließung für die Region Voitsberg/Köflach gegeben. Pekunäre bzw. wirtschaftliche Kriterien sind aber nicht UVP-relevant, da es sich um eine Umweltverträglichkeits-Prüfung handelt.

Die Beurteilung der angeführten Umfeldbedingungen sind daher nicht Aufgabe einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.

Punkt 6) (lfd. Nr. 14) Es ist absehbar, dass der Individualverkehr künftig abnehmen wird. Für Pendler wird einerseits das Angebot an öffentlichem Verkehr laufend attraktiver (Elektrifizierung der Eisenbahn GKB, kürzere Taktung), andererseits hat die im Jahr 2020 aufgetretene Pandemie einen Digitalisierungsschub ungeahnten Ausmaßes ausgelöst, was die Verlagerung ortsgebundener Büroarbeit in Graz nach ortsungebundener Büroarbeit in das Homeoffice bewirkt hat. Auch durch die laufende Verknappung der Parkmöglichkelten in Graz wird die Autofahrt unattraktiv. Was nützt eine Zeitersparnis von 2 Minuten, wenn man dann im Stadtverkehr steckt und zudem keinen leistbaren Parkplatz findet? Diese neu hinzugekommenen Faktoren wurden in der vorliegenden Planung nicht berücksichtigt. Ich fordere, dass aufgrund der neuen Gegebenheiten und der zu erwartenden geänderten Verkehrsströme eine völlige Neubewertung stattfindet.

Fachplaner Hochkofler:

Die geplante Attraktivierung der GKB wurde im Prognosemodell entsprechend berücksichtigt und abgebildet. Damit wurden die Verkehrsverlagerungseffekte zwischen motorisiertem Individualverkehr und ÖV im Untersuchungsgebiet bis zum Prognosejahr berücksichtigt.

Die Funktion der geplanten Umfahrungsstraße B70 ist die einer Entlastungsspange zur Entlastung der Siedlungsbereiche entlang der B70. Planungsziel der Umfahrungsstraße B70 ist demnach die Entlastung der Siedlungsgebiete und nicht ein Reisezeitgewinn.

Die Beurteilung der angeführten Umfeldbedingungen sind daher nicht Aufgabe einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Im Rahmen der COVID-19-Pandemie und dem daraus resultierenden teilweise nunmehr seit bereits über 1,5 Jahren von Teilen der erwerbstätigen Bevölkerung praktizierten Homeoffice wurden zwischenzeitlich einige wissenschaftliche Studien erstellt, welche auf Basis umfangreicher Befragungen in Verbindung mit Prognosen eine Vorausschau auf die zukünftige Entwicklung von Homeoffice und dessen Folgen auf Verkehr und Klima abgeben.

Homeoffice ist grundsätzlich lediglich für gewisse Berufsgruppen möglich, bedarf zudem einem bestimmten Umfeld (z.B. Arbeitsplatz zu Hause etc.) und wird im Normalfall nicht über die gesamte

Arbeitswoche hinweg praktiziert, sondern vom überwiegenden Teil der Erwerbstätigen an einzelnen Tagen bzw. an einem Tag pro Woche. Die verkehrlichen Auswirkungen von Homeoffice betreffen dabei sowohl den motorisierten Individualverkehr als auch den öffentlichen Verkehr. Wer Homeoffice praktiziert, nutzt nicht automatisch ein KFZ für den Weg zu und von der Arbeit (Berufspendler/innen-Verkehr).

Entsprechend den Ausführungen der österreichischen Studie PoviMob, Potentiale virtueller Mobilität - Rahmen und Maßnahmen für eine bestmögliche Verknüpfung virtueller und physischer Mobilität der FFG, BMK Wien 2020 zeigt sich, dass Homeoffice zwar zu einer Verkehrseinsparung in Hinblick auf Arbeits-/Berufswege führen kann, dieser Effekt jedoch durch die im Rahmen von Homeoffice zusätzlich möglichen Freizeitwege/Besorgungswege/Wege für Holen und Bringen vielfach kompensiert werden kann. Im Endeffekt ist damit sogar mit einem Anstieg der Verkehrsleistung bei vermehrtem Homeoffice zu rechnen („Rebound-Effekt").

Es zeigt sich ebenfalls, dass Fahrzeuge, welche - aufgrund von Homeoffice - nicht für Fahrten zu und von der Arbeitsstätte benötigt werden, in weiterer Folge von anderen Haushaltsmitgliedern benützt werden können bzw. Mitfahrer/innen - an Homeoffice-Tagen des Fahrzeuglenkers - selbst zu Fahrzeuglenker/innen für die Wege zu und von der Arbeit/Ausbildung etc. werden können.

Darüber hinaus zeigt sich unter anderem auch, dass durch Homeoffice eingesparte Pendeltage einen Anreiz zur Vergrößerung der Pendeldistanzen zwischen Wohnort und Arbeitsplatz bieten können, und Arbeitnehmer/innen, welche Homeoffice praktizieren, den Wohnort weiter Richtung Umland/Peripherie verlegen und damit an deren Pendeltagen zukünftig größere Distanzen zu und von der Arbeitsstätte zurücklegen werden.

Die Überprüfung der Verkehrsbelastung auf der B70 anhand aktueller Verkehrsbelastungsdaten aus einer vom Kuratorium für Verkehrssicherheit im Mai 2021 durchgeführten Verkehrserhebung zeigt, dass das derzeit aufgrund der COVID-19-Pandemie vermehrt praktizierte Homeoffice vieler Berufstätiger zu keinerlei Abnahme der Tagesverkehrsbelastung im Werktagsnormalverkehr (JDTVw) auf der B70 geführt hat. Im Zuge dieser Verkehrserhebung des Kuratoriums für Verkehrssicherheit am Mittwoch, dem 12.05.2021 wurden rund 19.500 KFZ/24 h im Straßenquerschnitt auf der B70 bei km 22 gezählt. Im Vergleich dazu betrug die Verkehrsbelastung auf der B70 bei km 22 im Werktagsnormalverkehr (JDTVw) im Analysejahr 2015 rund 19.400 KFZ/24 h.

Damit ist hinsichtlich Homeoffice und dessen Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen auf der B70 folglich keine Neuberechnung bzw. Neubewertung der Verkehrsbelastung im Rahmen des Projekts B70 „Abschnitt Mooskirchen - Krottendorf" erforderlich.

Aus derzeitiger Sicht und unter Berücksichtigung der statistischen Daten kann man nicht von einer Trendwende beim motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgehen, da u.a. eine Änderung der Antriebsform bei Kraftfahrzeugen (vom fossiler Antriebsform auf Elektromobilität) keine Mobilitätsänderung im Verkehrssystem implizieren. Weiters zeigte sich vor allem bei den Fahrgastzahlen des öffentlichen Verkehrs einen Rückgang in der noch andauernden Pandemiezeit. Welche langfristigen Auswirkungen diese Pandemie auf den ÖV hat und es eventuell eine Verschiebung in Richtung MIV gibt, kann derzeit aus fachlicher Sicht nicht eingeschätzt werden.

Aus fachlicher Sicht sind die Ausführungen des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Punkt 7) (lfd. Nr. 14) Eine bessere Verkehrssicherheit als beim derzeitigen Bestand ist keinesfalls gewährleistet. Da die Straße jeweils nur eine Richtungsfahrbahn hat und eine Geschwindigkeit von 100 km/h erlaubt sein wird sind riskante Überholmanöver bei hoher Geschwindigkeit mit horrenden Unfallfolgen zu erwarten. Ansonsten bleibt die viel bejubelte Zeitersparnis nur Theorie, ist also praktisch nicht erreichbar. Dass ein sicheres Überholmanöver bei gesetzeskonformem "Fahren auf halbe Sicht" nur an 1 Stelle möglich ist, vorausgesetzt, es kommt gerade kein Gegenverkehr, wird nur dem aufmerksamen Leser bewusst, der die hunderten Seiten umfassende Projektbeschreibung im Gemeindeamt Söding-Sankt Johann aufmerksam studiert hat. Der breiten Masse wird dieses Manko vorenthalten. Wenn schon die Zahl der Verkehrsunfälle auf der derzeitigen B70 als Argument geführt werden, so müssen auch die Folgen genannt werden - es sind meist nur Blechschäden. Die befürchteten Unfälle auf der kainachnahen B70 Neu werden Todesopfer fordern.

Fachplaner Hochkofler:

Im Zeitraum 2000 bis 2015 ereigneten sich auf der B70 Packer Straße zwischen Kilometer 20 und 26 320 Unfälle mit Personenschaden. 453 Personen wurden verletzt, 43 Personen schwer verletzt und 4 Personen getötet. Die häufigsten Unfalltypen auf der bestehenden B70 zwischen Kilometer 20 und 26 sind Auffahrunfälle auf verkehrsbedingt stehende Fahrzeuge auf der Geraden, Auffahrunfälle auf stehende Fahrzeuge in Kreuzungsbereichen oder Auffahrunfälle auf Linksabbieger. Ein Grund für Auffahrunfälle im Richtungsverkehr ist neben überhöhter Fahrgeschwindigkeit bei hohen Verkehrsstärken auch eine Inhomogenität des Geschwindigkeitsniveaus. Diese ist im betrachteten Streckenabschnitt aufgrund der Rückstauerscheinungen im Zulaufbereich zu den Kreisverkehrsanlagen sowie aufgrund des vorhandenen Langsam-Verkehrs und der hohen Anzahl an Einmündungen zu Häusern oder Grundstücken gegeben.

Durch den Bau der B70 - Umfahrungsstraße kommt es zu einem deutlichen Rückgang der Verkehrsbelastung auf der bestehenden B70, daher ist in diesem Abschnitt aufgrund der reduzierten Anzahl an Konfliktsituationen von einer Verbesserung der Verkehrssicherheit auszugehen.

Die nach den aktuellen Richtlinien trassierte B70 Packer Straße - Abschnitt „Mooskirchen - Krottendorf" (B70 - Umfahrungsstraße) ist entsprechend verkehrssicher. Durch die bei Realisierung der B70 - Umfahrungsstraße vorgesehene Trennung des Langsamverkehrs vom fließenden Verkehr durch Errichtung von entsprechenden Begleitwegen kommt es zum einen zu weniger Überholvorgängen von langsam fahrenden KFZ, zum anderen zu keiner Kolonnenverkehrsbildung hinter langsam fahrenden KFZ (Vermeidung von Auffahrunfällen). Die Verknüpfung der geplanten B70 - Umfahrungsstraße erfolgt niveaufrei an den Autobahnzubringer A2 ASt Mooskirchen sowie an das untergeordnete Straßennetz. Damit werden kreuzende bzw. links ein- und links abbiegende - in sich konfliktträchtige - Fahrzeugmanöver abschließend vermieden, was folglich eine optimale Anbindungslösung in Bezug auf die Verkehrssicherheit darstellt.

Die erforderlichen Sichtweiten laut RVS 03.03.23 werden über die gesamte Länge der B70 Neu gewährleistet. Die erforderlichen Überholsichtweiten, welche bei einer Projektierungsgeschwindigkeit von 100 km/h bei 600 m liegen, sind an mehreren Streckenabschnitten der geplanten Trasse gegeben und können dem technischen Bericht entnommen werden.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.
Punkt 1) (lfd. Nr. 24) Durch eine umfassende Verkehrsertüchtigung des Bestandes der B70 könnte mit einem Bruchteil der Kosten in kurzer Zeit eine kreuzungsfreie Verbindung von Krottendorf zum

Autobahnzubringer der A2 geschaffen werden. Bestehende Begleitwege könnten genutzt, erweitert und so die Verkehrssicherheit für die Anrainer sichergestellt werden.
Auch Lärmschutzmaßnahmen, Geh- und Radwege könnten endlich ausgebaut werden.

Durch die Gemeindezusammenlegung wurde die strukturelle Entwicklung im Ort St. Johann ob Hohenburg gestoppt, das Ortszentrum wurde nach Pichling verlegt. Das immer wieder angeführte Argument der Trennwirkung ist somit entkräftet. Durch die Unterführungen für den querenden Verkehr in St. Johann und Köppling wird sogar eine Verbesserung erzielt. Daher fordere ich eine Neubewertung der Gesamtsituation und die Ingangsetzung eines Dialoges mit den Bürgern, vor allem mit jenen, die an der bisherigen B70 wohnen, und muss den Anrainern endlich das Modell einer Bestandsertüchtigung vorgestellt werden, was bisher nicht einmal ansatzweise erfolgt ist.

Fachplaner Jereb:

Im Jahr 1982 wurde ein 4-spuriger Bestandsausbau mit beidseitigen Begleitstraßen untersucht. Diese Variante scheiterte am Widerstand der Bevölkerung und der Gemeindevertretungen. Im Jahr 1993 wurde daraufhin ein 2-spuriger Bestandsausbau untersucht. Dabei wurde sowohl ein Ausbau mit beidseitigen Begleitwegen als auch ein Ausbau mit einem einseitigen Geh- und Radweg und Lärmschutz in der Gemeinde Söding betrachtet. Dabei ergab sich, dass die erforderliche Leistungsfähigkeit der Straße mit einem 2-spurigen Ausbau nicht erreicht werden kann. Durch den Ausbau am Bestand ergaben sich Trennwirkungen, so dass die Umfeldverträglichkeit nicht erreicht werden konnte und diese Alternativen ausgeschieden wurden. Im Jahr 1996 wurde nochmals die Möglichkeit eines 2-streifigen Bestandsausbaus überprüft. Auch im Jahr 1996 konnte die erforderliche Betriebsgeschwindigkeit durch diesen Ausbau nicht erreicht werden. Außerdem würde es durch die erforderlichen Begleitwege und Lärmschutzmaßnahmen zu einem massiven optischen Eingriff in das Ortsbild führen und der Ort durch die Trasse zweigeteilt. Die Trennwirkung würde zu einer massiven Behinderung des landwirtschaftlichen Verkehrs sowie des Fußgängerverkehrs führen.
Da diese Problemfelder bei einem Ausbau am Bestand bestehen bleiben, wurde ein Bestandsausbau nach 1996 nicht mehr in Betracht gezogen.

Die Verlegung des Gemeindeamtes von Söding-St. Johann nach Pichling ändert nichts an der Trennwirkung für den landwirtschaftlichen Verkehr und den Fußgängerverkehr.

Aus den Ausführungen des Fachplaners sowie den Projektunterlagen „Projekthistorie - Trassenvarianten“ ist erkennbar und nachvollziehbar, dass der Bestandsausbau bei der Variantenuntersuchung berücksichtigt und bewertet wurde.

Punkt 2) (lfd. Nr. 24) Es wurde von den Verantwortlichen verabsäumt, alternative, intelligente, zukunftsorientierte Lösungen für das Verkehrsproblem ins Auge zu fassen. Da wäre die Ertüchtigung der bestehenden Straße in Form einer Tieflage, ähnlich der Unterflurtrasse in Voitsberg, mit vollständiger Einhausung des Schnell- und Schwerverkehrs, mit gleichzeitiger Nutzung der Oberfläche für Langsam-, Leicht- und Ortsverkehr eine mögliche Variante. Bitte um Bekanntgabe einer diesbezüglichen Kostenschätzung, das wird wohl nicht zu aufwändig sein, wenn man daran denkt wieviel die bisherige Planung bereits gekostet hat. Aber auch über die bereits von einem Bürger vor Jahrzehnten vorgeschlagene Tunnelvariante (durch Dietenberg, Rubmannsberg, Stögersdorf, bis zur A2 bei Fluttendorf) hat man sich mit der Ausrede auf die Kosten keine Gedanken gemacht.

Fachplaner Jereb:

Die von Franz Moises vorgeschlagenen Varianten waren nicht Teil der Variantenuntersuchungen.
Laut Auskunft der Projektleitung, DI Monika Hofer, wurden im Vorfeld der aktuellen Variantenuntersuchung zur Eingrenzung der zu untersuchenden Varianten Parameter festgelegt, die realisierbare Projekte ergeben sollen. Dabei handelte es sich um wirtschaftliche Aspekte, Grundinanspruchnahmen, Anliegen der betroffenen Kommunen und so weiter. Zu diesem frühen Zeitpunkt und Überlegungen wurde bereits die sogenannte „Tunnelvariante“ von den Beteiligten ausgeschieden bzw. nicht mehr weiterverfolgt. Dieser Schritt entspricht einer gängigen Vorgehensweise bei Infrastrukturprojektentwicklungen.

Wasserbautechnik

Aus wasserbautechnischer Sicht wird das vorgelegte Projekt auf mögliche Auswirkungen beurteilt. Die Beurteilung eines Hochwasserschutzes und allenfalls mögliche Auswirkungen sind nicht Aufgabe des wasserbautechnischen ASV im ggst. Verfahren. Die hydraulischen Berechnungen wurden dem Stand der Technik entsprechend von einem hierzu fachkundigen Büro auf Basis der hydrographischen Vorgaben der zuständigen Landesabteilung mit anerkannten hydraulischen Berechnungsmethoden durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt. Generell sind die Durchlässe so gelegt, dass das Hochwasser nach Abklingen der Hochwasserwelle zur Kainach zurückströmen kann.

Die von Hrn. Franz Moises ins Treffen geführten Einwendungen wurden wortident bereits von anderen Parteien vorgebracht, weshalb diese mangels Vorbringens subjektiver Rechte zurückzuweisen sind. In Bezug auf die Stellungnahme vom Bio Zentrum Steiermark der Landwirtschaftskammer Steiermark (OZ 169) wurde den Gutachten der Amtssachverständigen nicht auf gleicher fachlicher Ebene begegnet, weshalb auch diesem Einwand nicht zu folgen war. Der Antrag auf Fristerstreckung vom 05.05.2021 ist mangels Rechtsgrundlage zurückzuweisen.

Ferdinand Moises (OZ 82 und OZ 194):

Boden und Landwirtschaft

Dr. Scholler:

Flächenverlust, Flächenzerschneidung, Entschädigungen.
Der dauerhafte Verlust von wertvollen Acker- und Weideflächen ist ein eindeutig negativer Beitrag hinsichtlich der Bodenversiegelung in Österreich. Allerdings sind die Belastungen des Verkehrs, die derzeit im untergeordneten Straßennetz mit deutlich erhöhten Immissionen vorhanden sind und auf diesen Lückenschluss verlagert werden sollen, in eine Bewertung miteinzubeziehen, sodass unter Berücksichtigung von Entlastung und Belastung sowie der Gesamtfläche eine Auswirkung verbleibt, die insgesamt mit geringfügig zu bewerten ist. In UVP Genehmigungsverfahren sind eventuelle Entschädigungen nicht Gegenstand der Bewertung. Daher muss diesbezüglich auf das Zivilrecht verwiesen werden.

Zu möglichen negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Bewirtschaftung führt Dr. Kuderna aus, dass generell ein Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht entgegensteht. Darüber hinaus wurden die erwartbaren Immissionen in der UVE bewertet und als vernachlässigbar erkannt.

Landschaft, Sach- und Kulturgüter

„Der Bau der Trasse würde nicht zu verantwortende Eingriffe in die Ökosysteme entlang der Kainach hervorrufen und den Erholungsraum für viele Freizeitsportler und Spaziergänger massiv verschlechtern".

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Naherholungsraum entlang der Kainach werden im Fachgutachten behandelt, wobei die vorhandenen Erholungsnutzungen aufrecht bleiben, jedoch der Erholungswert des Bereichs deutlich gemindert wird. Im Detail wird auf die Ausführungen in Kap. 3.3 des Fachgutachtens verwiesen.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Bei Umsetzung der geplanten Umfahrung zwischen Mooskirchen und Krottendorf werden alle Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L (siehe Kapitel 1.2.3 bzw. 9.5) eingehalten.

Für den Schadstoff NO_2 ist in Zukunft aufgrund der natürlichen Flottenerneuerung - unabhängig von der Umsetzung des Projektes - eine deutliche Reduktion der Belastung zu erwarten. Für den Schadstoff PM_{10} (Feinstaub) ergeben sich bei keinem Anrainer relevante Verschlechterungen. Durch den neuen Trassenverlauf sind jedoch bei einigen Anrainern relevante Verbesserungen der Luftgüte zu erwarten. In der Gesamtbetrachtung profitieren deutlich mehr Anrainer von einer Verbesserung der Luftgüte, als Anrainer von einer Verschlechterung betroffen sind.

Die strengsten Kriterien zur Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen sind die Beurteilungswerte für ein Jahr (NO_2-Jahresmittelwert, $PM_{2.5}$-Jahresmittelwert, Anzahl der PM_{10}-Überschreitungstage pro Jahr). Im unmittelbaren Nahbereich zur Straße in einer Entfernung von rund 40 m zur Trassenachse der geplanten B70 sind jahresdurchschnittliche Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 7 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ für die Betriebsphase im Jahr 2022 zu erwarten. Je später die Inbetriebnahme erfolgen wird, desto geringer wird auch der projektbedingte Immissionsbeitrag. Für die Betriebsphase im Jahr 2030 sind Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 3 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ zu erwarten. Für beide Betriebsphasen wird der IG-L Grenzwert für NO_2 eingehalten.

Wie die flächenhafte Berechnung der projektbedingten Immissionsbeiträge durch die neue Straße zeigt (z.B. Abbildung 19 im Fachgutachten), sinken diese mit zunehmender Entfernung zur Trasse. Erhöhte Lagen am Rande des Kainachtals sind also durch Luftschadstoffe nicht betroffen.

Geologie/Geotechnik, Hydrogeologie

Für die Untersuchung des Untergrundes versuchten die Planungsverantwortlichen im Jahr 2015 von den Grundbesitzern die Erlaubnis zu Schürfungen zu erlangen. Dies wurde größtenteils von den Besitzern abgelehnt, sodass nur wenige Standorte umgesetzt werden konnten. Allein zwischen Muggaubach und der Gemeindestraße nach Hallersdorf (Länge mehr als 1,5 km) konnte keine einzige Untergrunduntersuchung durchgeführt werden. Ich verlange daher einen Nachweis, dass für den Bau der Trasse Nachweise für einen geeigneten Untergrund auch für diese Streckenabschnitte eingeholt und nachgereicht werden.

Im Bereich zwischen dem Muggaubach und der Gemeindestraße Hallersdorf wurden zwei Sondierschlitze sowie auch zwei Kernbohrungen hergestellt. Unter Berücksichtigung der regionalgeologischen Verhältnisse und der durchgeführten Untergrunderkundung konnte für diesen Abschnitt ein aussagekräftiges Untergrundmodell erstellt werden. Zudem wurden an diesen

Erkundungspunkten umfangreiche Laboruntersuchungen aus Sondierschlitzen und Bohrungen durchgeführt. Aus geologisch-geotechnischer Sicht sind die durchgeführten Erkundungsarbeiten als ausreichend zu beurteilen. Zudem können die entstehenden Lasten mit den eingereichten geotechnischen Baumaßnahmen schadlos übertragen werden.

Naturschutz

Verärgert sind die Grundbesitzer auch darüber, dass auf ihren Ackerflächen in den Planunterlagen Ökoflächen Grünbrachen u.a. eingezeichnet sind, ohne dass mit ihnen darüber je gesprochen wurde, gar nicht davon zu reden, in welcher Form es für die nicht mehr mögliche wirtschaftliche Nutzung Entschädigungen geben wird. Daher fordere ich zusätzlich die Ertüchtigung des Bestandes, da dadurch diese Beeinträchtigungen wegfallen würden, und nur wenige Hektar Boden (nicht so wertvolles Ackerland) verbraucht würden.

Der Bau der Trasse würde nicht zu verantwortende Eingriffe in die Ökosysteme entlang der Kainach hervorrufen und den Erholungsraum für viele Freizeitsportler und Spaziergänger massiv verschlechtern. Diese Beeinträchtigungen beziehen sich vor allem auf Lebensraumzerschneidungen, Emissions- und Lärmbelastungen aufs gesamte Kainachtal von Mooskirchen bis Krottendorf.

In der UVE ist für das Biotop in der Rollau eine bloß geringe Beeinträchtigung während der Bauphase zu erwarten. Dass in der Betriebsphase durch die neu geschaffene Anbindung für Mooskirchen an A2 und B70 eine massive Mehrbelastung einhergeht, ist mit keinem Wort erwähnt.
Stellungnahme zu dieser Einwendung seitens der Einreichplanerin:
Siehe Ausführungen zu Einwendung OZ 080.

Raumplanung

In der Kundmachung/Edikt 2021wird im Teil 11.7 Regionalentwicklung Seite 22 und 23 ausgeführt, dass gemäß Regionalem Entwicklungsprogramm (REPRO) weitere Zerschneidungen und Segmentierungen landwirtschaftlicher Vorrangzonen zu vermeiden bzw. diese zu sichern sind. Die Umsetzung des geplanten Projektes würde hier einen Zielkonflikt in Bezug auf das REPRO ergeben.

ASV DI Wieser führt in seiner Stellungnahme vom 31.08.2022, GZ.: ABT17-39009/2014-277 aus, dass die Trasse auch als freizuhaltender Planungskorridor („Straßenprojekte“) in das regionale Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) aufgenommen wurde.

Aus überörtlicher Sicht überwiegt die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse für den weststeirischen Zentralraum die - trotz umfangreicher geplanter Ausgleichsmaßnahmen - lokal zu Beeinträchtigungen der Erholungswerte entlang der geplanten Trasse führen werden.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Umweltmedizin

Luftschadstoffe:
Bei Umsetzung der geplanten Umfahrung zwischen Mooskirchen und Krottendorf werden alle Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L eingehalten.

Für den Schadstoff NO_2 ist eine deutliche Reduktion der Belastung zu erwarten. Für den Schadstoff PM_{10} (Feinstaub) ergeben sich bei keinem Anrainer relevante Verschlechterungen. Durch den neuen Trassenverlauf sind bei einigen Anrainern relevante Verbesserungen der Luftgüte zu erwarten.

Lärmimmissionen:
Auf Basis des schalltechnischen Gutachtens erfolgte die Beurteilung. Sofern die Ergebnisse keine Veränderung von ruhigen Ist-Situationen ergaben, wurden keine Maßnahmen empfohlen.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 9) Eine bessere Verkehrssicherheit als beim derzeitigen Bestand ist keinesfalls gewährleistet. Da die Straße jeweils nur eine Richtungsfahrbahn hat und eine Geschwindigkeit von 100 km/h erlaubt sein wird sind riskante Überholmanöver bei hoher Geschwindigkeit mit horrenden Unfallfolgen zu erwarten. Ansonsten bleibt die viel bejubelte Zeitersparnis nur Theorie, ist also praktisch nicht erreichbar. Dass ein sicheres Überholmanöver bei gesetzeskonformem "Fahren auf halbe Sicht" nur an 1 Stelle möglich ist, vorausgesetzt, es kommt gerade kein Gegenverkehr, wird nur dem aufmerksamen Leser bewusst, der die hunderten Seiten umfassende Projektbeschreibung im Gemeindeamt Söding-Sankt Johann aufmerksam studiert hat. Der breiten Masse wird dieses Manko vorenthalten. Wenn schon die Zahl der Verkehrsunfälle auf der derzeitigen B70 als Argument geführt werden, so müssen auch die Folgen genannt werden - es sind meist nur Blechschäden. Die befürchteten Unfälle auf der kainachnahen B70 Neu werden Todesopfer fordern.

<u>Fachplaner Frisch:</u>

Die Ausbauparameter wurden entsprechend der derzeit gültigen Richtlinien für eine Projektierungsgeschwindigkeit vp=100 km/h für den Abschnitt vom Autobahnzubringer bis zur Querung der GKB-Bahnstrecke gewählt. Ab der Querung der GKB-Banhstrecke bis zum Turbokreisverkehr Krottendorf wurde aufgrund der topografischen Gegebenheiten eine Projektierungsgeschwindigkeit vp=80 km/h zugrunde gelegt.

Die schlechte Verkehrssicherheit auf der Bestandsstrecke läßt sich zum größten Teil auf die Inhomogenität des Verkehrs (Langsamverkehr, Normalverkehr) und die hohe Anzahl an Einmündungen mit den damit verbundenen Fahrrelationen bzw. Konfliktpunkten zurückführen. Bei der neuen Trassenführung sind keine Einmündungen geplant, die Querungen und Einmündungen erfolgen niveaufrei. Weiters wird der Langsamverkehr (Traktor, Fuhrwerke, Moped, Radfahrer) auf der neuen B70 nicht zugelassen sein, wodurch es zu einer homogeneren Zusammensetzung des Verkehrs kommen wird. Die Überholsichtweiten wurden überprüft und sind in den Einlagen I.2.1 (Technischer Bericht) und I.2.2 (Anlagen zum Technischen Bericht) angeführt. Es ergeben sich ausreichend Möglichkeiten für Überholvorgänge.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.
Punkt 1) (lfd. Nr. 14) Durch den Bau der neuen Trasse würden nur etwas mehr als 60% des Verkehrsaufkommens auf die neue Trasse verlagert, mindestens 30% bis 40% des Gesamtverkehrsaufkommens verbleiben auf der alten B70. Die Begründung für die neue Trasse beruht auf Prognosen von ansteigendem Verkehrsaufkommen für die Zukunft. Tatsache ist aber, dass die Zahlen derzeit stagnieren und in Zukunft sinken werden. Dies ist mit der sinkenden Entwicklung des Individualverkehrs im Allgemeinen und auf die rückläufige Bevölkerungsentwicklung im Kernraum des Bezirks begründet. Deshalb fordere ich eine Neubewertung der Prognosen zur Verkehrsentwicklung

aus heutiger Sicht, denn die Grundlagen für die Notwendigkeit des Neubaus stammen rund um das Jahr 2000. Man hat die Zahlen für die gescheiterte Bahntrasse einfach auf die kainachnahe Trasse übertragen.

Fachplaner Hochkofler:

Die Bevölkerungsentwicklung, welche im Raum Voitsberg bis zum Jahr 2030 stagniert bzw. leicht abnimmt, wurde im Modell berücksichtigt. Neben der Bevölkerungsentwicklung beeinflussen jedoch auch Neuansiedlungen von Gewerbebetrieben das zukünftige Verkehrsgeschehen. Dadurch kann auch trotz stagnierender Bevölkerungsentwicklung die Verkehrsbelastung an bestimmten Streckenzügen zunehmen.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.
Punkt 2) (lfd. Nr. 14) Durch die nicht geplante Anbindung aus den Regionen Dietenberg, Ligist, Grabenwarth und Steinberg würde der Verkehr künftig in die Ortschaften Hallersdorf, Bubendorf und Stögersdorf Richtung Autobahnauffahrt verlagert. Dies würde zusätzlich Sicherheitsprobleme erzeugen. In der Präsentation der Trasse wird auch die Entlastung der Bahnhofstraße angeführt. Das ist genau jenes Verkehrsaufkommen, das nun in die Orte am rechten Kainachufer verlagert wird. Ich fordere dazu, dass Zahlen auf den Tisch gelegt werden.

Fachplaner Hochkofler:

Der Zubringerverkehr zur A2 Süd Autobahn aus der Region Dietenberg/Ligist, Grabenwart und Steinberg wird sich zum größten Teil auf die B70 Neu oder auf den nördlich der B70 Neu gelegenen Begleitweg verlagern, da die Fahrzeit kürzer ist als über die Route Hallerdorf - Bubendorf - Stögersdorf. Auf der Route Hallersdorf - Bubendorf - Stögersdorf ist somit von keiner Verkehrszunahme und in weiterer Folge von keinen Sicherheitsproblemen auszugehen.

Das Verkehrsmodell, das als Einlage II.5.1. „Fachbericht Verkehr“ dem Einreichkonvolut beigelegt ist, umfasst neben den Hauptrouten ebenso Teile des niederrangigen Straßennetzes, wie die Ortsdurchfahrten Dietenberg, Hallersdorf und Stögersdorf, die südlich der B70 Neu liegen. Im Rahmen der Verkehrsmodellierung, die mit der Verkehrsplanungssoftware VISUM von PTV AG durchgeführt wurde (anerkannte Software), wurden die angeführten Routen in ihrer Charakteristik mitbetrachtet und daraus ergab sich keine Verkehrsverlagerung auf das ggst. niederrangige Straßennetz.
Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Punkt 3) (lfd. Nr. 14) Der Planung liegen nicht mehr gültige Parameter zugrunde. So ist jetzt, 2021, z.B. im Nahbereich des Kreisverkehrs Söding ein Hofer-Markt geplant, und es ist zu erwarten, dass dann weiterhin jene Pendler, die sonst die neue Trasse benutzen würden, doch auf der alten B70 fortsetzen.

Fachplaner Hochkofler:

Im Prognosemodell wurde neben der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung über die Flächenwidmung auch die Raumentwicklung in Hinblick auf Siedlungs-, Gewerbe- und Industriestandorte berücksichtigt und für das Prognosejahr abgebildet. Daher sind Gewerbeansiedlungen bis zum Prognosejahr entsprechend berücksichtigt.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.
Punkt 4) (lfd. Nr. 14) Für Fahrten in den Norden von Graz wird weiterhin die viel kürzere Strecke über Hitzendorf, anstelle die Autobahn nach Graz-Süd gewählt werden. Das bedeutet für die vom Kernraum kommenden Verkehrsteilnehmer einen größeren Zeitaufwand und eine längere Strecke als bisher, nämlich von der Einbindung in den Autobahnzubringer bis zum Kreisverkehr Söding zusätzlich mehr als 1 km.

Fachplaner Hochkofler:

Zu einer längeren Strecke von Graz (Norden) in den Raum Voitsberg kommt es nicht, da die bestehende B70 erhalten bleibt und somit die gleiche Strecke befahren werden kann. Dementsprechend wird sich der Zeitaufwand auch nicht erhöhen, sondern aufgrund der reduzierten Verkehrsbelastungen vor allem in den Spitzenstunden auf der bestehenden B70 etwas verringern.

Auch die Route von Hitzendorf über die B70 Neu führt trotz längerer Wegstrecke aufgrund der höheren zulässigen Geschwindigkeit zu einem flüssigeren Verkehrsablauf und zu einer etwas kürzeren Fahrzeit.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.
Punkt 5) (lfd. Nr. 14) Eine schnelle Verbindung Richtung Graz und die umliegenden Einkaufszentren bedeutet den Tod der Wirtschaft im Kernraum Voitsberg. Es ist zu erwarten, dass von den Verbrauchern für Einkäufe vermehrt der Großraum Graz angefahren wird, hingegen wird kaum jemand aus dem Grazer Raum nach Voitsberg zum Einkaufen kommen. Aber auch Industriebetriebe in Voitsberg sind nicht davor gefeit, durch eine künftig mögliche LKW-Maut konkurrenzfähig zu bleiben. Diese werden wahrscheinlich in Autobahnnähe abwandern oder müssen schließen, was zur Folge hat, dass die B70, wo immer befindlich, nicht mehr in dem Ausmaß wie prognostiziert benutzt wird.

Fachplaner Hochkofler:

Durch die Errichtung der Umfahrungsstraße B70 ist eine Verbesserung der Verkehrserschließung für die Region Voitsberg/Köflach gegeben. Pekunäre bzw. wirtschaftliche Kriterien sind aber nicht UVP-relevant, da es sich um eine Umweltverträglichkeits-Prüfung handelt.

Die Beurteilung der angeführten Umfeldbedingungen sind daher nicht Aufgabe einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.
Punkt 6) (lfd. Nr. 14) Es ist absehbar, dass der Individualverkehr künftig abnehmen wird. Für Pendler wird einerseits das Angebot an öffentlichem Verkehr laufend attraktiver (Elektrifizierung der Eisenbahn GKB, kürzere Taktung), andererseits hat die im Jahr 2020 aufgetretene Pandemie einen Digitalisierungsschub ungeahnten Ausmaßes ausgelöst, was die Verlagerung ortsgebundener Büroarbeit in Graz nach ortsungebundener Büroarbeit in das Homeoffice bewirkt hat. Auch durch die laufende Verknappung der Parkmöglichkelten in Graz wird die Autofahrt unattraktiv. Was nützt eine Zeitersparnis von 2 Minuten, wenn man dann im Stadtverkehr steckt und zudem keinen leistbaren Parkplatz findet? Diese neu hinzugekommenen Faktoren wurden in der vorliegenden Planung nicht berücksichtigt. Ich fordere, dass aufgrund der neuen Gegebenheiten und der zu erwartenden geänderten Verkehrsströme eine völlige Neubewertung stattfindet.

Fachplaner Hochkofler:

Die geplante Attraktivierung der GKB wurde im Prognosemodell entsprechend berücksichtigt und abgebildet. Damit wurden die Verkehrsverlagerungseffekte zwischen motorisiertem Individualverkehr und ÖV im Untersuchungsgebiet bis zum Prognosejahr berücksichtigt.

Die Funktion der geplanten Umfahrungsstraße B70 ist die einer Entlastungsspange zur Entlastung der Siedlungsbereiche entlang der B70. Planungsziel der Umfahrungsstraße B70 ist demnach die Entlastung der Siedlungsgebiete und nicht ein Reisezeitgewinn.

Die Beurteilung der angeführten Umfeldbedingungen sind daher nicht Aufgabe einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Im Rahmen der COVID-19-Pandemie und dem daraus resultierenden teilweise nunmehr seit bereits über 1,5 Jahren von Teilen der erwerbstätigen Bevölkerung praktizierten Homeoffice wurden zwischenzeitlich einige wissenschaftliche Studien erstellt, welche auf Basis umfangreicher Befragungen in Verbindung mit Prognosen eine Vorausschau auf die zukünftige Entwicklung von Homeoffice und dessen Folgen auf Verkehr und Klima abgeben.

Homeoffice ist grundsätzlich lediglich für gewisse Berufsgruppen möglich, bedarf zudem einem bestimmten Umfeld (z.B. Arbeitsplatz zu Hause etc.) und wird im Normalfall nicht über die gesamte Arbeitswoche hinweg praktiziert, sondern vom überwiegenden Teil der Erwerbstätigen an einzelnen Tagen bzw. an einem Tag pro Woche. Die verkehrlichen Auswirkungen von Homeoffice betreffen dabei sowohl den motorisierten Individualverkehr als auch den öffentlichen Verkehr. Wer Homeoffice praktiziert, nutzt nicht automatisch ein KFZ für den Weg zu und von der Arbeit (Berufspendler/innen-Verkehr).

Entsprechend den Ausführungen der österreichischen Studie PoviMob, Potentiale virtueller Mobilität - Rahmen und Maßnahmen für eine bestmögliche Verknüpfung virtueller und physischer Mobilität der FFG, BMK Wien 2020 zeigt sich, dass Homeoffice zwar zu einer Verkehrseinsparung in Hinblick auf Arbeits-/Berufswege führen kann, dieser Effekt jedoch durch die im Rahmen von Homeoffice zusätzlich möglichen Freizeitwege/Besorgungswege/Wege für Holen und Bringen vielfach kompensiert werden kann. Im Endeffekt ist damit sogar mit einem Anstieg der Verkehrsleistung bei vermehrtem Homeoffice zu rechnen („Rebound-Effekt").

Es zeigt sich ebenfalls, dass Fahrzeuge, welche - aufgrund von Homeoffice - nicht für Fahrten zu und von der Arbeitsstätte benötigt werden, in weiterer Folge von anderen Haushaltsmitgliedern benützt werden können bzw. Mitfahrer/innen - an Homeoffice-Tagen des Fahrzeuglenkers - selbst zu Fahrzeuglenker/innen für die Wege zu und von der Arbeit/Ausbildung etc. werden können.

Darüber hinaus zeigt sich unter anderem auch, dass durch Homeoffice eingesparte Pendeltage einen Anreiz zur Vergrößerung der Pendeldistanzen zwischen Wohnort und Arbeitsplatz bieten können, und Arbeitnehmer/innen, welche Homeoffice praktizieren, den Wohnort weiter Richtung Umland/Peripherie verlegen und damit an deren Pendeltagen zukünftig größere Distanzen zu und von der Arbeitsstätte zurücklegen werden.

Die Überprüfung der Verkehrsbelastung auf der B70 anhand aktueller Verkehrsbelastungsdaten aus einer vom Kuratorium für Verkehrssicherheit im Mai 2021 durchgeführten Verkehrserhebung zeigt, dass das derzeit aufgrund der COVID-19-Pandemie vermehrt praktizierte Homeoffice vieler

Berufstätiger zu keinerlei Abnahme der Tagesverkehrsbelastung im Werktagsnormalverkehr (JDTVw) auf der B70 geführt hat. Im Zuge dieser Verkehrserhebung des Kuratoriums für Verkehrssicherheit am Mittwoch, dem 12.05.2021 wurden rund 19.500 KFZ/24 h im Straßenquerschnitt auf der B70 bei km 22 gezählt. Im Vergleich dazu betrug die Verkehrsbelastung auf der B70 bei km 22 im Werktagsnormalverkehr (JDTVw) im Analysejahr 2015 rund 19.400 KFZ/24 h.

Damit ist hinsichtlich Homeoffice und dessen Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen auf der B70 folglich keine Neuberechnung bzw. Neubewertung der Verkehrsbelastung im Rahmen des Projekts B70 „Abschnitt Mooskirchen - Krottendorf" erforderlich.

Aus derzeitiger Sicht und unter Berücksichtigung der statistischen Daten kann man nicht von einer Trendwende beim motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgehen, da u.a. eine Änderung der Antriebsform bei Kraftfahrzeugen (vom fossiler Antriebsform auf Elektromobilität) keine Mobilitätsänderung im Verkehrssystem implizieren. Weiters zeigte sich vor allem bei den Fahrgastzahlen des öffentlichen Verkehrs einen Rückgang in der noch andauernden Pandemiezeit. Welche langfristigen Auswirkungen diese Pandemie auf den ÖV hat und es eventuell eine Verschiebung in Richtung MIV gibt, kann derzeit aus fachlicher Sicht nicht eingeschätzt werden.

Aus fachlicher Sicht sind die Ausführungen des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Punkt 7) (lfd. Nr. 14) Eine bessere Verkehrssicherheit als beim derzeitigen Bestand ist keinesfalls gewährleistet. Da die Straße jeweils nur eine Richtungsfahrbahn hat und eine Geschwindigkeit von 100 km/h erlaubt sein wird sind riskante Überholmanöver bei hoher Geschwindigkeit mit horrenden Unfallfolgen zu erwarten. Ansonsten bleibt die viel bejubelte Zeitersparnis nur Theorie, ist also praktisch nicht erreichbar. Dass ein sicheres Überholmanöver bei gesetzeskonformem "Fahren auf halbe Sicht" nur an 1 Stelle möglich ist, vorausgesetzt, es kommt gerade kein Gegenverkehr, wird nur dem aufmerksamen Leser bewusst, der die hunderten Seiten umfassende Projektbeschreibung im Gemeindeamt Söding-Sankt Johann aufmerksam studiert hat. Der breiten Masse wird dieses Manko vorenthalten. Wenn schon die Zahl der Verkehrsunfälle auf der derzeitigen B70 als Argument geführt werden, so müssen auch die Folgen genannt werden - es sind meist nur Blechschäden. Die befürchteten Unfälle auf der kainachnahen B70 Neu werden Todesopfer fordern.

<u>Fachplaner Hochkofler:</u>

Im Zeitraum 2000 bis 2015 ereigneten sich auf der B70 Packer Straße zwischen Kilometer 20 und 26 320 Unfälle mit Personenschaden. 453 Personen wurden verletzt, 43 Personen schwer verletzt und 4 Personen getötet. Die häufigsten Unfalltypen auf der bestehenden B70 zwischen Kilometer 20 und 26 sind Auffahrunfälle auf verkehrsbedingt stehende Fahrzeuge auf der Geraden, Auffahrunfälle auf stehende Fahrzeuge in Kreuzungsbereichen oder Auffahrunfälle auf Linksabbieger. Ein Grund für Auffahrunfälle im Richtungsverkehr ist neben überhöhter Fahrgeschwindigkeit bei hohen Verkehrsstärken auch eine Inhomogenität des Geschwindigkeitsniveaus. Diese ist im betrachteten Streckenabschnitt aufgrund der Rückstauerscheinungen im Zulaufbereich zu den Kreisverkehrsanlagen sowie aufgrund des vorhandenen Langsam-Verkehrs und der hohen Anzahl an Einmündungen zu Häusern oder Grundstücken gegeben.

Durch den Bau der B70 - Umfahrungsstraße kommt es zu einem deutlichen Rückgang der Verkehrsbelastung auf der bestehenden B70, daher ist in diesem Abschnitt aufgrund der reduzierten Anzahl an Konfliktsituationen von einer Verbesserung der Verkehrssicherheit auszugehen.

Die nach den aktuellen Richtlinien trassierte B70 Packer Straße - Abschnitt „Mooskirchen-Krottendorf“ (B70 - Umfahrungsstraße) ist entsprechend verkehrssicher. Durch die bei Realisierung der B70 - Umfahrungsstraße vorgesehene Trennung des Langsamverkehrs vom fließenden Verkehr durch Errichtung von entsprechenden Begleitwegen kommt es zum einen zu weniger Überholvorgängen von langsam fahrenden KFZ, zum anderen zu keiner Kolonnenverkehrsbildung hinter langsam fahrenden KFZ (Vermeidung von Auffahrunfällen). Die Verknüpfung der geplanten B70 - Umfahrungsstraße erfolgt niveaufrei an den Autobahnzubringer A2 ASt Mooskirchen sowie an das untergeordnete Straßennetz. Damit werden kreuzende bzw. links ein- und links abbiegende - in sich konfliktträchtige - Fahrzeugmanöver abschließend vermieden, was folglich eine optimale Anbindungslösung in Bezug auf die Verkehrssicherheit darstellt.

Die erforderlichen Sichtweiten laut RVS 03.03.23 werden über die gesamte Länge der B70 Neu gewährleistet. Die erforderlichen Überholsichtweiten, welche bei einer Projektierungsgeschwindigkeit von 100 km/h bei 600 m liegen, sind an mehreren Streckenabschnitten der geplanten Trasse gegeben und können dem technischen Bericht entnommen werden.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.
Punkt 1) (lfd. Nr. 24) Durch eine umfassende Verkehrsertüchtigung des Bestandes der B70 könnte mit einem Bruchteil der Kosten in kurzer Zeit eine kreuzungsfreie Verbindung von Krottendorf zum Autobahnzubringer der A2 geschaffen werden. Bestehende Begleitwege könnten genutzt, erweitert und so die Verkehrssicherheit für die Anrainer sichergestellt werden.
Auch Lärmschutzmaßnahmen, Geh- und Radwege könnten endlich ausgebaut werden.

Durch die Gemeindezusammenlegung wurde die strukturelle Entwicklung im Ort St. Johann ob Hohenburg gestoppt, das Ortszentrum wurde nach Pichling verlegt. Das immer wieder angeführte Argument der Trennwirkung ist somit entkräftet. Durch die Unterführungen für den querenden Verkehr in St. Johann und Köppling wird sogar eine Verbesserung erzielt. Daher fordere ich eine Neubewertung der Gesamtsituation und die Ingangsetzung eines Dialoges mit den Bürgern, vor allem mit jenen, die an der bisherigen B70 wohnen, und muss den Anrainern endlich das Modell einer Bestandsertüchtigung vorgestellt werden, was bisher nicht einmal ansatzweise erfolgt ist.

Fachplaner Jereb:

Im Jahr 1982 wurde ein 4-spuriger Bestandsausbau mit beidseitigen Begleitstraßen untersucht. Diese Variante scheiterte am Widerstand der Bevölkerung und der Gemeindevertretungen. Im Jahr 1993 wurde daraufhin ein 2-spuriger Bestandsausbau untersucht. Dabei wurde sowohl ein Ausbau mit beidseitigen Begleitwegen als auch ein Ausbau mit einem einseitigen Geh- und Radweg und Lärmschutz in der Gemeinde Söding betrachtet. Dabei ergab sich, dass die erforderliche Leistungsfähigkeit der Straße mit einem 2-spurigen Ausbau nicht erreicht werden kann. Durch den Ausbau am Bestand ergaben sich Trennwirkungen, so dass die Umfeldverträglichkeit nicht erreicht werden konnte und diese Alternativen ausgeschieden wurden. Im Jahr 1996 wurde nochmals die Möglichkeit eines 2-streifigen Bestandsausbaus überprüft. Auch im Jahr 1996 konnte die erforderliche Betriebsgeschwindigkeit durch diesen Ausbau nicht erreicht werden. Außerdem würde es durch die erforderlichen Begleitwege und Lärmschutzmaßnahmen zu einem massiven optischen Eingriff in das Ortsbild führen und der Ort durch die Trasse zweigeteilt. Die Trennwirkung würde zu einer massiven Behinderung des landwirtschaftlichen Verkehrs sowie des Fußgängerverkehrs führen.

Da diese Problemfelder bei einem Ausbau am Bestand bestehen bleiben, wurde ein Bestandsausbau nach 1996 nicht mehr in Betracht gezogen.

Die Verlegung des Gemeindeamtes von Söding-St. Johann nach Pichling ändert nichts an der Trennwirkung für den landwirtschaftlichen Verkehr und den Fußgängerverkehr.

Aus den Ausführungen des Fachplaners sowie den Projektunterlagen „Projekthistorie - Trassenvarianten“ ist erkennbar und nachvollziehbar, dass der Bestandsausbau bei der Variantenuntersuchung berücksichtigt und bewertet wurde.
Punkt 2) (lfd. Nr. 24) Es wurde von den Verantwortlichen verabsäumt, alternative, intelligente, zukunftsorientierte Lösungen für das Verkehrsproblem ins Auge zu fassen. Da wäre die Ertüchtigung der bestehenden Straße in Form einer Tieflage, ähnlich der Unterflurtrasse in Voitsberg, mit vollständiger Einhausung des Schnell- und Schwerverkehrs, mit gleichzeitiger Nutzung der Oberfläche für Langsam-, Leicht- und Ortsverkehr eine mögliche Variante. Bitte um Bekanntgabe einer diesbezüglichen Kostenschätzung, das wird wohl nicht zu aufwändig sein, wenn man daran denkt wieviel die bisherige Planung bereits gekostet hat. Aber auch über die bereits von einem Bürger vor Jahrzehnten vorgeschlagene Tunnelvariante (durch Dietenberg, Rubmannsberg, Stögersdorf, bis zur A2 bei Fluttendorf) hat man sich mit der Ausrede auf die Kosten keine Gedanken gemacht.

Fachplaner Jereb:

Die von Ferdinand Moises vorgeschlagenen Varianten waren nicht Teil der Variantenuntersuchungen.
Laut Auskunft der Projektleitung, DI Monika Hofer, wurden im Vorfeld der aktuellen Variantenuntersuchung zur Eingrenzung der zu untersuchenden Varianten Parameter festgelegt, die realisierbare Projekte ergeben sollen. Dabei handelte es sich um wirtschaftliche Aspekte, Grundinanspruchnahmen, Anliegen der betroffenen Kommunen und so weiter. Zu diesem frühen Zeitpunkt und Überlegungen wurde bereits die sogenannte „Tunnelvariante“ von den Beteiligten ausgeschieden bzw. nicht mehr weiterverfolgt. Dieser Schritt entspricht einer gängigen Vorgehensweise bei Infrastrukturprojektentwicklungen.

Wasserbautechnik

Aus wasserbautechnischer Sicht wird das vorgelegte Projekt auf mögliche Auswirkungen beurteilt. Die Beurteilung eines Hochwasserschutzes und allenfalls mögliche Auswirkungen sind nicht Aufgabe des wasserbautechnischen ASV im ggst. Verfahren. Die hydraulischen Berechnungen wurden dem Stand der Technik entsprechend von einem hierzu fachkundigen Büro auf Basis der hydrographischen Vorgaben der zuständigen Landesabteilung mit anerkannten hydraulischen Berechnungsmethoden durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt. Generell sind die Durchlässe so gelegt, dass das Hochwasser nach Abklingen der Hochwasserwelle zur Kainach zurückströmen kann.

Die nahezu wortidenten Einwendungen von Herrn Ferdinand Moises - welche schon nahezu wortident von anderen Parteien vorgebracht wurden - waren mangels Vorbingens subjektiver Rechte zurückzuweisen.

Elfriede Moises (OZ 83 und OZ 194):

Boden und Landwirtschaft

Dr. Scholler:

Flächenverlust, Flächenzerschneidung, Entschädigungen
Der dauerhafte Verlust von wertvollen Acker- und Weideflächen ist ein eindeutig negativer Beitrag hinsichtlich der Bodenversiegelung in Österreich. Allerdings sind die Belastungen des Verkehrs, die derzeit im untergeordneten Straßennetz mit deutlich erhöhten Immissionen vorhanden sind und auf diesen Lückenschluss verlagert werden sollen, in eine Bewertung miteinzubeziehen, sodass unter Berücksichtigung von Entlastung und Belastung sowie der Gesamtfläche eine Auswirkung verbleibt, die insgesamt mit geringfügig zu bewerten ist. In UVP Genehmigungsverfahren sind eventuelle Entschädigungen nicht Gegenstand der Bewertung. Daher muss diesbezüglich auf das Zivilrecht verwiesen werden.

Zu möglichen negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Bewirtschaftung führt Dr. Kuderna aus, dass generell ein Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht entgegensteht. Darüber hinaus wurden die erwartbaren Immissionen in der UVE bewertet und als vernachlässigbar erkannt.

Landschaft, Sach- und Kulturgüter

„Der Bau der Trasse würde nicht zu verantwortende Eingriffe in die Ökosysteme entlang der Kainach hervorrufen und den Erholungsraum für viele Freizeitsportler und Spaziergänger massiv verschlechtern".

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Naherholungsraum entlang der Kainach werden im Fachgutachten behandelt, wobei die vorhandenen Erholungsnutzungen aufrecht bleiben, jedoch der Erholungswert des Bereichs deutlich gemindert wird. Im Detail wird auf die Ausführungen in Kap. 3.3 des Fachgutachtens verwiesen.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Bei Umsetzung der geplanten Umfahrung zwischen Mooskirchen und Krottendorf werden alle Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L (siehe Kapitel 1.2.3 bzw. 9.5) eingehalten.

Für den Schadstoff NO_2 ist in Zukunft aufgrund der natürlichen Flottenerneuerung - unabhängig von der Umsetzung des Projektes - eine deutliche Reduktion der Belastung zu erwarten. Für den Schadstoff PM_{10} (Feinstaub) ergeben sich bei keinem Anrainer relevante Verschlechterungen. Durch den neuen Trassenverlauf sind jedoch bei einigen Anrainern relevante Verbesserungen der Luftgüte zu erwarten. In der Gesamtbetrachtung profitieren deutlich mehr Anrainer von einer Verbesserung der Luftgüte, als Anrainer von einer Verschlechterung betroffen sind.
Die strengsten Kriterien zur Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen sind die Beurteilungswerte für ein Jahr (NO_2-Jahresmittelwert, $PM_{2.5}$-Jahresmittelwert, Anzahl der PM_{10}-Überschreitungstage pro Jahr). Im unmittelbaren Nahbereich zur Straße in einer Entfernung von rund 40 m zur Trassenachse der geplanten B70 sind jahresdurchschnittliche Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 7 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ für die Betriebsphase im Jahr 2022 zu erwarten. Je später die Inbetriebnahme erfolgen wird, desto geringer wird auch der projektbedingte Immissionsbeitrag. Für die Betriebsphase im Jahr

2030 sind Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 3 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ zu erwarten. Für beide Betriebsphasen wird der IG-L Grenzwert für NO_2 eingehalten.

Wie die flächenhafte Berechnung der projektbedingten Immissionsbeiträge durch die neue Straße zeigt (z.B. Abbildung 19 im Fachgutachten), sinken diese mit zunehmender Entfernung zur Trasse. Erhöhte Lagen am Rande des Kainachtals sind also durch Luftschadstoffe nicht betroffen.

Geologie/Geotechnik, Hydrogeologie

Für die Untersuchung des Untergrundes versuchten die Planungsverantwortlichen im Jahr 2015 von den Grundbesitzern die Erlaubnis zu Schürfungen zu erlangen. Dies wurde größtenteils von den Besitzern abgelehnt, sodass nur wenige Standorte umgesetzt werden konnten. Allein zwischen Muggaubach und der Gemeindestraße nach Hallersdorf (Länge mehr als 1,5 km) konnte keine einzige Untergrunduntersuchung durchgeführt werden. Ich verlange daher einen Nachweis, dass für den Bau der Trasse Nachweise für einen geeigneten Untergrund auch für diese Streckenabschnitte eingeholt und nachgereicht werden.

Im Bereich zwischen dem Muggaubach und der Gemeindestraße Hallersdorf wurden zwei Sondierschlitze sowie auch zwei Kernbohrungen hergestellt. Unter Berücksichtigung der regionalgeologischen Verhältnisse und der durchgeführten Untergrunderkundung konnte für diesen Abschnitt ein aussagekräftiges Untergrundmodell erstellt werden. Zudem wurden an diesen Erkundungspunkten umfangreiche Laboruntersuchungen aus Sondierschlitzen und Bohrungen durchgeführt. Aus geologisch-geotechnischer Sicht sind die durchgeführten Erkundungsarbeiten als ausreichend zu beurteilen. Zudem können die entstehenden Lasten mit den eingereichten geotechnischen Baumaßnahmen schadlos übertragen werden.

Naturschutz

Verärgert sind die Grundbesitzer auch darüber, dass auf ihren Ackerflächen in den Planunterlagen Ökoflächen Grünbrachen u.a. eingezeichnet sind, ohne dass mit ihnen darüber je gesprochen wurde, gar nicht davon zu reden, in welcher Form es für die nicht mehr mögliche wirtschaftliche Nutzung Entschädigungen geben wird. Daher fordere ich zusätzlich die Ertüchtigung des Bestandes, da dadurch diese Beeinträchtigungen wegfallen würden, und nur wenige Hektar Boden (nicht so wertvolles Ackerland) verbraucht würden.

Der Bau der Trasse würde nicht zu verantwortende Eingriffe in die Ökosysteme entlang der Kainach hervorrufen und den Erholungsraum für viele Freizeitsportler und Spaziergänger massiv verschlechtern. Diese Beeinträchtigungen beziehen sich vor allem auf Lebensraumzerschneidungen, Emissions- und Lärmbelastungen aufs gesamte Kainachtal von Mooskirchen bis Krottendorf.

In der UVE ist für das Biotop in der Rollau eine bloß geringe Beeinträchtigung während der Bauphase zu erwarten. Dass in der Betriebsphase durch die neu geschaffene Anbindung für Mooskirchen an A2 und B70 eine massive Mehrbelastung einhergeht, ist mit keinem Wort erwähnt.

Der Lebensraum der wildlebenden Tiere wird durch die Trasse durchtrennt. Die geplanten Querungsstellen sind keinesfalls geeignet, diesen Tieren den ungehinderten Wechsel zwischen z.B. Rückzugsflächen im Kainachgehölz und z.B. Nahrungsflächen nördlich der Trasse zu gewährleisten. Sowohl ein halbes Wellrohr mit einer Höhe von 75 cm und einer Breite von 1,50 Meter als auch andere

Rohre mit Durchmesser von 1 Meter und einer Länge von vielleicht 30 Metern, oder Wasserdurchlässe unter Brücken stellen ein massives Hindernis dar.

Stellungnahme zu dieser Einwendung seitens der Einreichplanerin:
Die Lage von Ausgleichsflächen wurde aus naturschutzfachlicher Sicht so gewählt, dass eine größtmögliche ökologische Wirksamkeit der Maßnahmen auf den jeweiligen Flächen gegeben ist. Bevorzugt wurden Rest- und Zwickelflächen (insbesondere in Kainachnähe) ausgewählt und beplant.

Negative Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf Tiere und Pflanzen während der Bau- und Betriebsphase werden durch die Umsetzung einer Vielzahl von Maßnahmen hintenan gehalten.

Zum einen werden Maßnahmen gesetzt, die die vorhandene Tier- und Pflanzenwelt im Kainachtal schützen wie zum Beispiel das vorzeitige Absammeln von Individuen aus dem Baufeld, das Errichten von Sperrzäunen am Baustellenrand und Bauzeitregelungen. In der Betriebsphase werden Amphibienschutzleiteinrichtungen und Wildzäune errichtet, um Kollisionen mit Fahrzeugen zu verhindern.

Zum anderen steht der bestmögliche Erhalt von Lebensraumfunktionen im Vordergrund, dafür werden Nistkästen für Vögel und Fledermäuse angebracht, Alt- und Totbäume geschützt, vorhandene Leitstrukturen erhalten bzw. gefördert und neue Querungsmöglichkeiten für Tiere geschaffen.

Zum Ausgleich beanspruchter Lebensräume und zur Verbesserung der Lebensraumsituation werden neue Lebensräume geschaffen wie Wiesen/Grünlandbrachen, Obstbaumbestände, Hecken und flussbegleitende Wälder (siehe unten).

Zur Lebensraumwiederherstellung und Aufrechterhaltung der Leitstrukturfunktion im Zuge der Kainachverlegung erfolgt eine naturnahe Gewässergestaltung mit Gehölzpflanzungen entlang des Flusses bzw. Gehölz- und Wiesenpflanzungen auf Restflächen zwischen Straße und Kainach, um somit die Funktion des für zahlreiche Tiergruppen essentiell bedeutenden Wanderkorridors entlang der Kainach sicherzustellen und das Lebensraumpotential an der Kainach naturschutzfachlich aufzuwerten. Das Biotop in der Rollau ist etwa 300 Meter von der neuen Trasse der B70 entfernt, wobei im Osten ebenfalls in einer Entfernung von ca. 300 Metern der bestehende Autobahnzubringer verläuft. Entlang der Trasse der B70 werden zudem verschiedene Maßnahmen (Wildschutzzäune, Amphibienschutzleiteinrichtungen, Lärmschutzwände) gesetzt, um Individuenverluste auf der Trasse zu vermeiden. Eine signifikante Mehrbelastung (Lärm, Individuenverluste) gegenüber dem Ist-Zustand ist daher nicht zu erwarten.

Sowohl die geplanten Rohrdurchlässe als auch die Wasserdurchlässe unter Brücken werden von Wildtieren erfahrungsgemäß gut als Querungsmöglichkeit angenommen und stellen keine Barrieren dar.

Siehe Ausführungen zu Einwendung OZ 080. Zu dem Vorbringen bzgl. Wildtierquerungsmöglichkeiten ist grundsätzlich auf die Ausführungen des Gutachtens Wildökologie zu verweisen.

Raumplanung

In der Kundmachung/Edikt 2021wird im Teil 11.7 Regionalentwicklung Seite 22 und 23 ausgeführt, dass gemäß Regionalem Entwicklungsprogramm (REPRO) weitere Zerschneidungen und

Segmentierungen landwirtschaftlicher Vorrangzonen zu vermeiden bzw. diese zu sichern sind. Die Umsetzung des geplanten Projektes würde hier einen Zielkonflikt in Bezug auf das REPRO ergeben.

ASV DI Wieser führt in seiner Stellungnahme vom 31.08.2022, GZ.: ABT17-39009/2014-277 aus, dass die Trasse auch als freizuhaltender Planungskorridor („Straßenprojekte“) in das regionale Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) aufgenommen wurde.

Aus überörtlicher Sicht überwiegt die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse für den weststeirischen Zentralraum die - trotz umfangreicher geplanter Ausgleichsmaßnahmen - lokal zu Beeinträchtigungen der Erholungswerte entlang der geplanten Trasse führen werden.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Umweltmedizin

Luftschadstoffe:
Bei Umsetzung der geplanten Umfahrung zwischen Mooskirchen und Krottendorf werden alle Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L eingehalten.

Für den Schadstoff NO_2 ist eine deutliche Reduktion der Belastung zu erwarten. Für den Schadstoff PM_{10} (Feinstaub) ergeben sich bei keinem Anrainer relevante Verschlechterungen. Durch den neuen Trassenverlauf sind bei einigen Anrainern relevante Verbesserungen der Luftgüte zu erwarten.

Lärmimmissionen:
Auf Basis des schalltechnischen Gutachtens erfolgte die Beurteilung. Sofern die Ergebnisse keine Veränderung von ruhigen Ist-Situationen ergaben, wurden keine Maßnahmen empfohlen.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 9) Eine bessere Verkehrssicherheit als beim derzeitigen Bestand ist keinesfalls gewährleistet. Da die Straße jeweils nur eine Richtungsfahrbahn hat und eine Geschwindigkeit von 100 km/h erlaubt sein wird sind riskante Überholmanöver bei hoher Geschwindigkeit mit horrenden Unfallfolgen zu erwarten. Ansonsten bleibt die viel bejubelte Zeitersparnis nur Theorie, ist also praktisch nicht erreichbar. Dass ein sicheres Überholmanöver bei gesetzeskonformem “Fahren auf halbe Sicht“ nur an 1 Stelle möglich ist, vorausgesetzt, es kommt gerade kein Gegenverkehr, wird nur dem aufmerksamen Leser bewusst, der die hunderten Seiten umfassende Projektbeschreibung im Gemeindeamt Söding-Sankt Johann aufmerksam studiert hat. Der breiten Masse wird dieses Manko vorenthalten. Wenn schon die Zahl der Verkehrsunfälle auf der derzeitigen B70 als Argument geführt werden, so müssen auch die Folgen genannt werden - es sind meist nur Blechschäden. Die befürchteten Unfälle auf der kainachnahen B70 Neu werden Todesopfer fordern.

<u>Fachplaner Frisch:</u>

Die Ausbauparameter wurden entsprechend der derzeit gültigen Richtlinien für eine Projektierungsgeschwindigkeit vp=100 km/h für den Abschnitt vom Autobahnzubringer bis zur Querung der GKB-Bahnstrecke gewählt. Ab der Querung der GKB-Banhstrecke bis zum Turbokreisverkehr

Krottendorf wurde aufgrund der topografischen Gegebenheiten eine Projektierungsgeschwindigkeit vp=80 km/h zugrunde gelegt.

Die schlechte Verkehrssicherheit auf der Bestandsstrecke läßt sich zum größten Teil auf die Inhomogenität des Verkehrs (Langsamverkehr, Normalverkehr) und die hohe Anzahl an Einmündungen mit den damit verbundenen Fahrrelationen bzw. Konfliktpunkten zurückführen. Bei der neuen Trassenführung sind keine Einmündungen geplant, die Querungen und Einmündungen erfolgen niveaufrei. Weiters wird der Langsamverkehr (Traktor, Fuhrwerke, Moped, Radfahrer) auf der neuen B70 nicht zugelassen sein, wodurch es zu einer homogeneren Zusammensetzung des Verkehrs kommen wird. Die Überholsichtweiten wurden überprüft und sind in den Einlagen I.2.1 (Technischer Bericht) und I.2.2 (Anlagen zum Technischen Bericht) angeführt. Es ergeben sich ausreichend Möglichkeiten für Überholvorgänge.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.
Punkt 1) (lfd. Nr. 14) Durch den Bau der neuen Trasse würden nur etwas mehr als 60% des Verkehrsaufkommens auf die neue Trasse verlagert, mindestens 30% bis 40% des Gesamtverkehrsaufkommens verbleiben auf der alten B70. Die Begründung für die neue Trasse beruht auf Prognosen von ansteigendem Verkehrsaufkommen für die Zukunft. Tatsache ist aber, dass die Zahlen derzeit stagnieren und in Zukunft sinken werden. Dies ist mit der sinkenden Entwicklung des Individualverkehrs im Allgemeinen und auf die rückläufige Bevölkerungsentwicklung im Kernraum des Bezirks begründet. Deshalb fordere ich eine Neubewertung der Prognosen zur Verkehrsentwicklung aus heutiger Sicht, denn die Grundlagen für die Notwendigkeit des Neubaus stammen rund um das Jahr 2000. Man hat die Zahlen für die gescheiterte Bahntrasse einfach auf die kainachnahe Trasse übertragen.

Fachplaner Hochkofler:

Die Bevölkerungsentwicklung, welche im Raum Voitsberg bis zum Jahr 2030 stagniert bzw. leicht abnimmt, wurde im Modell berücksichtigt. Neben der Bevölkerungsentwicklung beeinflussen jedoch auch Neuansiedlungen von Gewerbebetrieben das zukünftige Verkehrsgeschehen. Dadurch kann auch trotz stagnierender Bevölkerungsentwicklung die Verkehrsbelastung an bestimmten Streckenzügen zunehmen.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.
Punkt 2) (lfd. Nr. 14) Durch die nicht geplante Anbindung aus den Regionen Dietenberg, Ligist, Grabenwarth und Steinberg würde der Verkehr künftig in die Ortschaften Hallersdorf, Bubendorf und Stögersdorf Richtung Autobahnauffahrt verlagert. Dies würde zusätzlich Sicherheitsprobleme erzeugen. In der Präsentation der Trasse wird auch die Entlastung der Bahnhofstraße angeführt. Das ist genau jenes Verkehrsaufkommen, das nun in die Orte am rechten Kainachufer verlagert wird. Ich fordere dazu, dass Zahlen auf den Tisch gelegt werden.

Fachplaner Hochkofler:

Der Zubringerverkehr zur A2 Süd Autobahn aus der Region Dietenberg/Ligist, Grabenwart und Steinberg wird sich zum größten Teil auf die B70 Neu oder auf den nördlich der B70 Neu gelegenen Begleitweg verlagern, da die Fahrzeit kürzer ist als über die Route Hallerdorf - Bubendorf -

Stögersdorf. Auf der Route Hallersdorf - Bubendorf - Stögersdorf ist somit von keiner Verkehrszunahme und in weiterer Folge von keinen Sicherheitsproblemen auszugehen.
Das Verkehrsmodell, das als Einlage II.5.1. „Fachbericht Verkehr“ dem Einreichkonvolut beigelegt ist, umfasst neben den Hauptrouten ebenso Teile des niederrangigen Straßennetzes, wie die Ortsdurchfahrten Dietenberg, Hallersdorf und Stögersdorf, die südlich der B70 Neu liegen. Im Rahmen der Verkehrsmodellierung, die mit der Verkehrsplanungssoftware VISUM von PTV AG durchgeführt wurde (anerkannte Software), wurden die angeführten Routen in ihrer Charakteristik mitbetrachtet und daraus ergab sich keine Verkehrsverlagerung auf das ggst. niederrangige Straßennetz.
Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Punkt 3) (lfd. Nr. 14) Der Planung liegen nicht mehr gültige Parameter zugrunde. So ist jetzt, 2021, z.B. im Nahbereich des Kreisverkehrs Söding ein Hofer-Markt geplant, und es ist zu erwarten, dass dann weiterhin jene Pendler, die sonst die neue Trasse benutzen würden, doch auf der alten B70 fortsetzen.

Fachplaner Hochkofler:

Im Prognosemodell wurde neben der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung über die Flächenwidmung auch die Raumentwicklung in Hinblick auf Siedlungs-, Gewerbe- und Industriestandorte berücksichtigt und für das Prognosejahr abgebildet. Daher sind Gewerbeansiedlungen bis zum Prognosejahr entsprechend berücksichtigt.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.
Punkt 4) (lfd. Nr. 14) Für Fahrten in den Norden von Graz wird weiterhin die viel kürzere Strecke über Hitzendorf, anstelle die Autobahn nach Graz-Süd gewählt werden. Das bedeutet für die vom Kernraum kommenden Verkehrsteilnehmer einen größeren Zeitaufwand und eine längere Strecke als bisher, nämlich von der Einbindung in den Autobahnzubringer bis zum Kreisverkehr Söding zusätzlich mehr als 1 km.

Fachplaner Hochkofler:

Zu einer längeren Strecke von Graz (Norden) in den Raum Voitsberg kommt es nicht, da die bestehende B70 erhalten bleibt und somit die gleiche Strecke befahren werden kann. Dementsprechend wird sich der Zeitaufwand auch nicht erhöhen, sondern aufgrund der reduzierten Verkehrsbelastungen vor allem in den Spitzenstunden auf der bestehenden B70 etwas verringern.
Auch die Route von Hitzendorf über die B70 Neu führt trotz längerer Wegstrecke aufgrund der höheren zulässigen Geschwindigkeit zu einem flüssigeren Verkehrsablauf und zu einer etwas kürzeren Fahrzeit.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.
Punkt 5) (lfd. Nr. 14) Eine schnelle Verbindung Richtung Graz und die umliegenden Einkaufszentren bedeutet den Tod der Wirtschaft im Kernraum Voitsberg. Es ist zu erwarten, dass von den Verbrauchern für Einkäufe vermehrt der Großraum Graz angefahren wird, hingegen wird kaum jemand aus dem Grazer Raum nach Voitsberg zum Einkaufen kommen. Aber auch Industriebetriebe in Voitsberg sind nicht davor gefeit durch eine künftig mögliche LKW-Maut konkurrenzfähig zu bleiben. Diese werden wahrscheinlich in Autobahnnähe abwandern oder müssen schließen, was zur Folge hat, dass die B70, wo immer befindlich, nicht mehr in dem Ausmaß wie prognostiziert benutzt wird.

Fachplaner Hochkofler:

Durch die Errichtung der Umfahrungsstraße B70 ist eine Verbesserung der Verkehrserschließung für die Region Voitsberg/Köflach gegeben. Pekunäre bzw. wirtschaftliche Kriterien sind aber nicht UVP-relevant, da es sich um eine Umweltverträglichkeits-Prüfung handelt.

Die Beurteilung der angeführten Umfeldbedingungen sind daher nicht Aufgabe einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.
Punkt 6) (lfd. Nr. 14) Es ist absehbar, dass der Individualverkehr künftig abnehmen wird. Für Pendler wird einerseits das Angebot an öffentlichem Verkehr laufend attraktiver (Elektrifizierung der Eisenbahn GKB, kürzere Taktung), andererseits hat die im Jahr 2020 aufgetretene Pandemie einen Digitalisierungsschub ungeahnten Ausmaßes ausgelöst, was die Verlagerung ortsgebundener Büroarbeit in Graz nach ortsungebundener Büroarbeit in das Homeoffice bewirkt hat. Auch durch die laufende Verknappung der Parkmöglichkelten in Graz wird die Autofahrt unattraktiv. Was nützt eine Zeitersparnis von 2 Minuten, wenn man dann im Stadtverkehr steckt und zudem keinen leistbaren Parkplatz findet? Diese neu hinzugekommenen Faktoren wurden in der vorliegenden Planung nicht berücksichtigt. Ich fordere, dass aufgrund der neuen Gegebenheiten und der zu erwartenden geänderten Verkehrsströme eine völlige Neubewertung stattfindet.

Fachplaner Hochkofler:

Die geplante Attraktivierung der GKB wurde im Prognosemodell entsprechend berücksichtigt und abgebildet. Damit wurden die Verkehrsverlagerungseffekte zwischen motorisiertem Individualverkehr und ÖV im Untersuchungsgebiet bis zum Prognosejahr berücksichtigt.

Die Funktion der geplanten Umfahrungsstraße B70 ist die einer Entlastungsspange zur Entlastung der Siedlungsbereiche entlang der B70. Planungsziel der Umfahrungsstraße B70 ist demnach die Entlastung der Siedlungsgebiete und nicht ein Reisezeitgewinn.

Die Beurteilung der angeführten Umfeldbedingungen sind daher nicht Aufgabe einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Im Rahmen der COVID-19-Pandemie und dem daraus resultierenden teilweise nunmehr seit bereits über 1,5 Jahren von Teilen der erwerbstätigen Bevölkerung praktizierten Homeoffice wurden zwischenzeitlich einige wissenschaftliche Studien erstellt, welche auf Basis umfangreicher Befragungen in Verbindung mit Prognosen eine Vorausschau auf die zukünftige Entwicklung von Homeoffice und dessen Folgen auf Verkehr und Klima abgeben.

Homeoffice ist grundsätzlich lediglich für gewisse Berufsgruppen möglich, bedarf zudem einem bestimmten Umfeld (z.B. Arbeitsplatz zu Hause etc.) und wird im Normalfall nicht über die gesamte Arbeitswoche hinweg praktiziert, sondern vom überwiegenden Teil der Erwerbstätigen an einzelnen Tagen bzw. an einem Tag pro Woche. Die verkehrlichen Auswirkungen von Homeoffice betreffen dabei sowohl den motorisierten Individualverkehr als auch den öffentlichen Verkehr. Wer Homeoffice praktiziert, nutzt nicht automatisch ein KFZ für den Weg zu und von der Arbeit (Berufspendler/innen-Verkehr).

Entsprechend den Ausführungen der österreichischen Studie PoviMob, Potentiale virtueller Mobilität - Rahmen und Maßnahmen für eine bestmögliche Verknüpfung virtueller und physischer Mobilität der FFG, BMK Wien 2020 zeigt sich, dass Homeoffice zwar zu einer Verkehrseinsparung in Hinblick auf Arbeits-/Berufswege führen kann, dieser Effekt jedoch durch die im Rahmen von Homeoffice zusätzlich möglichen Freizeitwege/Besorgungswege/Wege für Holen und Bringen vielfach kompensiert werden kann. Im Endeffekt ist damit sogar mit einem Anstieg der Verkehrsleistung bei vermehrtem Homeoffice zu rechnen („Rebound-Effekt").

Es zeigt sich ebenfalls, dass Fahrzeuge, welche - aufgrund von Homeoffice - nicht für Fahrten zu und von der Arbeitsstätte benötigt werden, in weiterer Folge von anderen Haushaltsmitgliedern benützt werden können bzw. Mitfahrer/innen - an Homeoffice-Tagen des Fahrzeuglenkers - selbst zu Fahrzeuglenker/innen für die Wege zu und von der Arbeit/Ausbildung etc. werden können.

Darüber hinaus zeigt sich unter anderem auch, dass durch Homeoffice eingesparte Pendeltage einen Anreiz zur Vergrößerung der Pendeldistanzen zwischen Wohnort und Arbeitsplatz bieten können, und Arbeitnehmer/innen, welche Homeoffice praktizieren, den Wohnort weiter Richtung Umland/Peripherie verlegen und damit an deren Pendeltagen zukünftig größere Distanzen zu und von der Arbeitsstätte zurücklegen werden.

Die Überprüfung der Verkehrsbelastung auf der B70 anhand aktueller Verkehrsbelastungsdaten aus einer vom Kuratorium für Verkehrssicherheit im Mai 2021 durchgeführten Verkehrserhebung zeigt, dass das derzeit aufgrund der COVID-19-Pandemie vermehrt praktizierte Homeoffice vieler Berufstätiger zu keinerlei Abnahme der Tagesverkehrsbelastung im Werktagsnormalverkehr (JDTVw) auf der B70 geführt hat. Im Zuge dieser Verkehrserhebung des Kuratoriums für Verkehrssicherheit am Mittwoch, dem 12.05.2021 wurden rund 19.500 KFZ/24 h im Straßenquerschnitt auf der B70 bei km 22 gezählt. Im Vergleich dazu betrug die Verkehrsbelastung auf der B70 bei km 22 im Werktagsnormalverkehr (JDTVw) im Analysejahr 2015 rund 19.400 KFZ/24 h.

Damit ist hinsichtlich Homeoffice und dessen Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen auf der B70 folglich keine Neuberechnung bzw. Neubewertung der Verkehrsbelastung im Rahmen des Projekts B70 „Abschnitt Mooskirchen - Krottendorf" erforderlich.

Aus derzeitiger Sicht und unter Berücksichtigung der statistischen Daten kann man nicht von einer Trendwende beim motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgehen, da u.a. eine Änderung der Antriebsform bei Kraftfahrzeugen (vom fossiler Antriebsform auf Elektromobilität) keine Mobilitätsänderung im Verkehrssystem implizieren. Weiters zeigte sich vor allem bei den Fahrgastzahlen des öffentlichen Verkehrs einen Rückgang in der noch andauernden Pandemiezeit. Welche langfristigen Auswirkungen diese Pandemie auf den ÖV hat und es eventuell eine Verschiebung in Richtung MIV gibt, kann derzeit aus fachlicher Sicht nicht eingeschätzt werden.
Aus fachlicher Sicht sind die Ausführungen des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Punkt 7) (lfd. Nr. 14) Eine bessere Verkehrssicherheit als beim derzeitigen Bestand ist keinesfalls gewährleistet. Da die Straße jeweils nur eine Richtungsfahrbahn hat und eine Geschwindigkeit von 100 km/h erlaubt sein wird sind riskante Überholmanöver bei hoher Geschwindigkeit mit horrenden Unfallfolgen zu erwarten. Ansonsten bleibt die viel bejubelte Zeitersparnis nur Theorie, ist also praktisch nicht erreichbar. Dass ein sicheres Überholmanöver bei gesetzeskonformem "Fahren auf halbe Sicht" nur an 1 Stelle möglich ist, vorausgesetzt, es kommt gerade kein Gegenverkehr, wird nur dem aufmerksamen Leser bewusst, der die hunderten Seiten umfassende Projektbeschreibung im

Gemeindeamt Söding-Sankt Johann aufmerksam studiert hat. Der breiten Masse wird dieses Manko vorenthalten. Wenn schon die Zahl der Verkehrsunfälle auf der derzeitigen B70 als Argument geführt werden, so müssen auch die Folgen genannt werden - es sind meist nur Blechschäden. Die befürchteten Unfälle auf der kainachnahen B70 Neu werden Todesopfer fordern.

Fachplaner Hochkofler:

Im Zeitraum 2000 bis 2015 ereigneten sich auf der B70 Packer Straße zwischen Kilometer 20 und 26 320 Unfälle mit Personenschaden. 453 Personen wurden verletzt, 43 Personen schwer verletzt und 4 Personen getötet. Die häufigsten Unfalltypen auf der bestehenden B70 zwischen Kilometer 20 und 26 sind Auffahrunfälle auf verkehrsbedingt stehende Fahrzeuge auf der Geraden, Auffahrunfälle auf stehende Fahrzeuge in Kreuzungsbereichen oder Auffahrunfälle auf Linksabbieger. Ein Grund für Auffahrunfälle im Richtungsverkehr ist neben überhöhter Fahrgeschwindigkeit bei hohen Verkehrsstärken auch eine Inhomogenität des Geschwindigkeitsniveaus. Diese ist im betrachteten Streckenabschnitt aufgrund der Rückstauerscheinungen im Zulaufbereich zu den Kreisverkehrsanlagen sowie aufgrund des vorhandenen Langsam-Verkehrs und der hohen Anzahl an Einmündungen zu Häusern oder Grundstücken gegeben.

Durch den Bau der B70 - Umfahrungsstraße kommt es zu einem deutlichen Rückgang der Verkehrsbelastung auf der bestehenden B70, daher ist in diesem Abschnitt aufgrund der reduzierten Anzahl an Konfliktsituationen von einer Verbesserung der Verkehrssicherheit auszugehen.

Die nach den aktuellen Richtlinien trassierte B70 Packer Straße - Abschnitt „Mooskirchen - Krottendorf“ (B70 - Umfahrungsstraße) ist entsprechend verkehrssicher. Durch die bei Realisierung der B70 - Umfahrungsstraße vorgesehene Trennung des Langsamverkehrs vom fließenden Verkehr durch Errichtung von entsprechenden Begleitwegen kommt es zum einen zu weniger Überholvorgängen von langsam fahrenden KFZ, zum anderen zu keiner Kolonnenverkehrsbildung hinter langsam fahrenden KFZ (Vermeidung von Auffahrunfällen). Die Verknüpfung der geplanten B70 - Umfahrungsstraße erfolgt niveaufrei an den Autobahnzubringer A2 ASt Mooskirchen sowie an das untergeordnete Straßennetz. Damit werden kreuzende bzw. links ein- und links abbiegende - in sich konfliktträchtige - Fahrzeugmanöver abschließend vermieden, was folglich eine optimale Anbindungslösung in Bezug auf die Verkehrssicherheit darstellt.

Die erforderlichen Sichtweiten laut RVS 03.03.23 werden über die gesamte Länge der B70 Neu gewährleistet. Die erforderlichen Überholsichtweiten, welche bei einer Projektierungsgeschwindigkeit von 100 km/h bei 600 m liegen, sind an mehreren Streckenabschnitten der geplanten Trasse gegeben und können dem technischen Bericht entnommen werden.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.
Punkt 1) (lfd. Nr. 24) Durch eine umfassende Verkehrsertüchtigung des Bestandes der B70 könnte mit einem Bruchteil der Kosten in kurzer Zeit eine kreuzungsfreie Verbindung von Krottendorf zum Autobahnzubringer der A2 geschaffen werden. Bestehende Begleitwege könnten genutzt, erweitert und so die Verkehrssicherheit für die Anrainer sichergestellt werden.
Auch Lärmschutzmaßnahmen, Geh- und Radwege könnten endlich ausgebaut werden.

Durch die Gemeindezusammenlegung wurde die strukturelle Entwicklung im Ort St. Johann ob Hohenburg gestoppt, das Ortszentrum wurde nach Pichling verlegt. Das immer wieder angeführte Argument der Trennwirkung ist somit entkräftet. Durch die Unterführungen für den querenden Verkehr

in St. Johann und Köppling wird sogar eine Verbesserung erzielt. Daher fordere ich eine Neubewertung der Gesamtsituation und die Ingangsetzung eines Dialoges mit den Bürgern, vor allem mit jenen, die an der bisherigen B70 wohnen, und muss den Anrainern endlich das Modell einer Bestandsertüchtigung vorgestellt werden, was bisher nicht einmal ansatzweise erfolgt ist.

Fachplaner Jereb:

Im Jahr 1982 wurde ein 4-spuriger Bestandsausbau mit beidseitigen Begleitstraßen untersucht. Diese Variante scheiterte am Widerstand der Bevölkerung und der Gemeindevertretungen. Im Jahr 1993 wurde daraufhin ein 2-spuriger Bestandsausbau untersucht. Dabei wurde sowohl ein Ausbau mit beidseitigen Begleitwegen als auch ein Ausbau mit einem einseitigen Geh- und Radweg und Lärmschutz in der Gemeinde Söding betrachtet. Dabei ergab sich, dass die erforderliche Leistungsfähigkeit der Straße mit einem 2-spurigen Ausbau nicht erreicht werden kann. Durch den Ausbau am Bestand ergaben sich Trennwirkungen, so dass die Umfeldverträglichkeit nicht erreicht werden konnte und diese Alternativen ausgeschieden wurden. Im Jahr 1996 wurde nochmals die Möglichkeit eines 2-streifigen Bestandsausbaus überprüft. Auch im Jahr 1996 konnte die erforderliche Betriebsgeschwindigkeit durch diesen Ausbau nicht erreicht werden. Außerdem würde es durch die erforderlichen Begleitwege und Lärmschutzmaßnahmen zu einem massiven optischen Eingriff in das Ortsbild führen und der Ort durch die Trasse zweigeteilt. Die Trennwirkung würde zu einer massiven Behinderung des landwirtschaftlichen Verkehrs sowie des Fußgängerverkehrs führen.

Da diese Problemfelder bei einem Ausbau am Bestand bestehen bleiben, wurde ein Bestandsausbau nach 1996 nicht mehr in Betracht gezogen.

Die Verlegung des Gemeindeamtes von Söding-St. Johann nach Pichling ändert nichts an der Trennwirkung für den landwirtschaftlichen Verkehr und den Fußgängerverkehr.

Aus den Ausführungen des Fachplaners sowie den Projektunterlage „Projekthistorie - Trassenvarianten“ ist erkennbar und nachvollziehbar, dass der Bestandsausbau bei der Variantenuntersuchung berücksichtigt und bewertet wurde.

Punkt 2) (lfd. Nr. 24) Es wurde von den Verantwortlichen verabsäumt, alternative, intelligente, zukunftsorientierte Lösungen für das Verkehrsproblem ins Auge zu fassen. Da wäre die Ertüchtigung der bestehenden Straße in Form einer Tieflage, ähnlich der Unterflurtrasse in Voitsberg, mit vollständiger Einhausung des Schnell- und Schwerverkehrs, mit gleichzeitiger Nutzung der Oberfläche für Langsam-, Leicht- und Ortsverkehr eine mögliche Variante. Bitte um Bekanntgabe einer diesbezüglichen Kostenschätzung, das wird wohl nicht zu aufwändig sein, wenn man daran denkt wieviel die bisherige Planung bereits gekostet hat. Aber auch über die bereits von einem Bürger vor Jahrzehnten vorgeschlagene Tunnelvariante (durch Dietenberg, Rubmannsberg, Stögersdorf, bis zur A2 bei Fluttendorf) hat man sich mit der Ausrede auf die Kosten keine Gedanken gemacht.

Fachplaner Jereb:

Die von Elfriede Moises vorgeschlagenen Varianten waren nicht Teil der Variantenuntersuchungen.
Laut Auskunft der Projektleitung, DI Monika Hofer, wurden im Vorfeld der aktuellen Variantenuntersuchung zur Eingrenzung der zu untersuchenden Varianten Parameter festgelegt, die realisierbare Projekte ergeben sollen. Dabei handelte es sich um wirtschaftliche Aspekte, Grundinanspruchnahmen, Anliegen der betroffenen Kommunen und so weiter. Zu diesem frühen Zeitpunkt und Überlegungen wurde bereits die sogenannte „Tunnelvariante“ von den Beteiligten

ausgeschieden bzw. nicht mehr weiterverfolgt. Dieser Schritt entspricht einer gängigen Vorgehensweise bei Infrastrukturprojektentwicklungen.

Wasserbautechnik

Aus wasserbautechnischer Sicht wird das vorgelegte Projekt auf mögliche Auswirkungen beurteilt. Die Beurteilung eines Hochwasserschutzes und allenfalls mögliche Auswirkungen sind nicht Aufgabe des wasserbautechnischen ASV im ggst. Verfahren. Die hydraulischen Berechnungen wurden dem Stand der Technik entsprechend von einem hierzu fachkundigen Büro auf Basis der hydrographischen Vorgaben der zuständigen Landesabteilung mit anerkannten hydraulischen Berechnungsmethoden durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt. Generell sind die Durchlässe so gelegt, dass das Hochwasser nach Abklingen der Hochwasserwelle zur Kainach zurückströmen kann.

Die nahezu wortidenten Einwendungen von Frau Elfriede Moises - welche schon nahezu wortident von anderen Parteien, unter anderem Ferdinand Moises in OZ 82, vorgebracht wurden - waren mangels Vorbringens subjektiver Rechte zurückzuweisen.

Franz Rucker (OZ 84 und OZ 194):

Boden und Landwirtschaft

Dr. Scholler:

Flächenverlust, Flächenzerschneidung, Entschädigungen.
Der dauerhafte Verlust von wertvollen Acker- und Weideflächen ist ein eindeutig negativer Beitrag hinsichtlich der Bodenversiegelung in Österreich. Allerdings sind die Belastungen des Verkehrs, die derzeit im untergeordneten Straßennetz mit deutlich erhöhten Immissionen vorhanden sind und auf diesen Lückenschluss verlagert werden sollen, in eine Bewertung miteinzubeziehen, sodass unter Berücksichtigung von Entlastung und Belastung sowie der Gesamtfläche eine Auswirkung verbleibt, die insgesamt mit geringfügig zu bewerten ist. In UVP Genehmigungsverfahren sind eventuelle Entschädigungen nicht Gegenstand der Bewertung. Daher muss diesbezüglich auf das Zivilrecht verwiesen werden.

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: 16 Hektar des wertvollsten Ackerlandes gehen verloren.

Stellungnahme:
Es werden 10,5 ha landwirtschaftliche Flächen (davon 9,9 ha Ackerland) durch das Vorhaben verbraucht. Wie im Gutachten dargelegt und in unterschiedlichen Datengrundlagen ersichtlich (digitaler Atlas des Landes Steiermark, elektronische österreichische Bodenkarte, eBod), führt die Trasse überwiegend durch mittelwertiges Ackerland, teilweise durch geringwertiges Ackerland und nur vereinzelt durch hochwertiges Ackerland. Bodenverbessernde Maßnahmen für landwirtschaftliche Flächen im Umfeld sind vorgesehen.

Zu möglichen negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Bewirtschaftung führt Dr. Kuderna aus, dass generell ein Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht

entgegensteht. Darüber hinaus wurden die erwartbaren Immissionen in der UVE bewertet und als vernachlässigbar erkannt.

Landschaft, Sach- und Kulturgüter

„Der Bau der Trasse würde nicht zu verantwortende Eingriffe in die Ökosysteme entlang der Kainach hervorrufen und den Erholungsraum für viele Freizeitsportler und Spaziergänger massiv verschlechtern".

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Naherholungsraum entlang der Kainach werden im Fachgutachten behandelt, wobei die vorhandenen Erholungsnutzungen aufrecht bleiben, jedoch der Erholungswert des Bereichs deutlich gemindert wird. Im Detail wird auf die Ausführungen in Kap. 3.3 des Fachgutachtens verwiesen.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Bei Umsetzung der geplanten Umfahrung zwischen Mooskirchen und Krottendorf werden alle Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L (siehe Kapitel 1.2.3 bzw. 9.5 im Fachgutachten) eingehalten. Für den Schadstoff NO_2 ist in Zukunft aufgrund der natürlichen Flottenerneuerung - unabhängig von der Umsetzung des Projektes - eine deutliche Reduktion der Belastung zu erwarten. Für den Schadstoff PM_{10} (Feinstaub) ergeben sich bei keinem Anrainer relevante Verschlechterungen. Durch den neuen Trassenverlauf sind jedoch bei einigen Anrainern relevante Verbesserungen der Luftgüte zu erwarten. In der Gesamtbetrachtung profitieren deutlich mehr Anrainer von einer Verbesserung der Luftgüte, als Anrainer von einer Verschlechterung betroffen sind.

Die strengsten Kriterien zur Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen sind die Beurteilungswerte für ein Jahr (NO_2-Jahresmittelwert, $PM_{2.5}$-Jahresmittelwert, Anzahl der PM_{10}-Überschreitungstage pro Jahr). Im unmittelbaren Nahbereich zur Straße in einer Entfernung von rund 40 m zur Trassenachse der geplanten B70 sind jahresdurchschnittliche Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 7 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ für die Betriebsphase im Jahr 2022 zu erwarten. Je später die Inbetriebnahme erfolgen wird, desto geringer wird auch der projektbedingte Immissionsbeitrag. Für die Betriebsphase im Jahr 2030 sind Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 3 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ zu erwarten. Für beide Betriebsphasen wird der IG-L Grenzwert für NO_2 eingehalten.

Naturschutz

Der Bau der Trasse würde nicht zu verantwortende Eingriffe in die Ökosysteme entlang der Kainach hervorrufen und den Erholungsraum für viele Freizeitsportler und Spaziergänger massiv verschlechtern. Diese Beeinträchtigungen beziehen sich vor allem auf Lebensraumzerschneidungen, Emissions- und Lärmbelastungen aufs gesamte Kainachtal von Mooskirchen bis Krottendorf.

Durch den geplanten Trassenverlauf gehen 16 Hektar des wertvollsten Ackerlandes des Bezirks für immer verloren. Durch die erfolgte Grundzusammenlegung vor einigen Jahrzehnten, entstanden größere, zusammenhängende und durch neue Zufahrtswege gut erschlossene Ackerflächen. Die Bauern mussten dafür Grund abtreten. Nun sollen diese Ackerflächen durch die Trasse zerschnitten und entwertet werden, die Zufahrten zu manchen Teilflächen würden bis um das Zehnfache länger, der geplante Wartungsweg mit drei Metern Breite entlang der Strecke ist für das Befahren mit größeren landwirtschaftlichen Fahrzeugen unbrauchbar! Diese Einschnitte in die Bewirtschaftungsgrundlagen betreffen rund 40 landwirtschaftliche Betriebe (zwei davon Vollerwerbsbetriebe, vier Biobetriebe). Verärgert sind die Grundbesitzer auch darüber, dass auf ihren Ackerflächen in den Planunterlagen

Ökoflächen, Grünbrachen u.a. eingezeichnet sind, ohne dass mit ihnen darüber je gesprochen wurde, gar nicht davon zu reden, in welcher Form es für die nicht mehr mögliche wirtschaftliche Nutzung Entschädigungen geben wird. Daher fordere ich zusätzlich die Ertüchtigung des Bestandes, da dadurch diese Beeinträchtigungen wegfallen und nur wenige ha Boden (nicht so wertvolles Ackerland) verbraucht würden.

Stellungnahme zu dieser Einwendung seitens der Einreichplanerin:
Negative Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf Tiere und Pflanzen während der Bau- und Betriebsphase werden durch die Umsetzung einer Vielzahl von Maßnahmen hintenan gehalten.
Zum einen werden Maßnahmen gesetzt, die die vorhandene Tier- und Pflanzenwelt im Kainachtal schützen wie zum Beispiel das vorzeitige Absammeln von Individuen aus dem Baufeld, das Errichten von Sperrzäunen am Baustellenrand und Bauzeitregelungen. In der Betriebsphase werden Amphibienschutzleiteinrichtungen und Wildzäune errichtet, um Kollisionen mit Fahrzeugen zu verhindern.

Zum anderen steht der bestmögliche Erhalt von Lebensraumfunktionen im Vordergrund, dafür werden Nistkästen für Vögel und Fledermäuse angebracht, Alt- und Totbäume geschützt, vorhandene Leitstrukturen erhalten bzw. gefördert und neue Querungsmöglichkeiten für Tiere geschaffen.

Zum Ausgleich beanspruchter Lebensräume und zur Verbesserung der Lebensraumsituation werden neue Lebensräume geschaffen wie Wiesen/Grünlandbrachen, Obstbaumbestände, Hecken und flussbegleitende Wälder (siehe unten).

Zur Lebensraumwiederherstellung und Aufrechterhaltung der Leitstrukturfunktion im Zuge der Kainachverlegung erfolgt eine naturnahe Gewässergestaltung mit Gehölzpflanzungen entlang des Flusses bzw. Gehölz- und Wiesenpflanzungen auf Restflächen zwischen Straße und Kainach, um somit die Funktion des für zahlreiche Tiergruppen essentiell bedeutenden Wanderkorridors entlang der Kainach sicherzustellen und das Lebensraumpotential an der Kainach naturschutzfachlich aufzuwerten. Die Lage von Ausgleichsflächen wurde aus naturschutzfachlicher Sicht so gewählt, dass eine größtmögliche ökologische Wirksamkeit der Maßnahmen auf den jeweiligen Flächen gegeben ist. Bevorzugt wurden Rest- und Zwickelflächen (insbesondere in Kainachnähe) ausgewählt und beplant.

Grundsätzlich ist auf die oa. Ausführungen der Konsenswerberin bzw. auf die Ausführungen des ASV zur Einwendung der OZ 033 und zur OZ 045 zu verweisen.

Raumplanung

In der Kundmachung/Edikt 2021wird im Teil 11.7 Regionalentwicklung Seite 22 und 23 ausgeführt, dass gemäß Regionalem Entwicklungsprogramm (REPRO) weitere Zerschneidungen und Segmentierungen landwirtschaftlicher Vorrangzonen zu vermeiden bzw. diese zu sichern sind. Die Umsetzung des geplanten Projektes würde hier einen Zielkonflikt in Bezug auf das REPRO ergeben.

ASV DI Wieser führt in seiner Stellungnahme vom 31.08.2022, GZ.: ABT17-39009/2014-277 aus, dass die Trasse auch als freizuhaltender Planungskorridor („Straßenprojekte“) in das regionale Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) aufgenommen wurde.

Aus überörtlicher Sicht überwiegt die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse für den weststeirischen Zentralraum die - trotz umfangreicher geplanter Ausgleichsmaßnahmen - lokal zu Beeinträchtigungen der Erholungswerte entlang der geplanten Trasse führen werden.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Umweltmedizin

Luftschadstoffe:
Bei Umsetzung der geplanten Umfahrung zwischen Mooskirchen und Krottendorf werden alle Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L eingehalten.

Lärmimmissionen:
Durch Lärmschutzmaßnahmen kann der Grenzwert von 55 dB am Tag für den vorbeugenden Gesundheitsschutz eingehalten werden. In der Nacht unterschreitet der ermittelte Wert von 41 dB den von der WHO empfohlenen Wert von 45 dB nachts.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 14) Der Zubringerverkehr aus der Region Dietenberg/Ligist, Grabenwart und Steinberg würde künftig in die Ortschaften Hallersdorf, Bubendorf und Stögersdorf Richtung Autobahnauffahrt verlagert. Dies würde zusätzlich Sicherheitsprobleme erzeugen. In der Präsentation der Trasse wird auch die Entlastung der Bahnhofstraße angeführt. Das ist genau jenes Verkehrsaufkommen, das nun in die Orte am rechten Kainachufer verlagert wird. Ich fordere dazu, dass Zahlen auf den Tisch gelegt werden.

<u>Fachplaner Hochkofler:</u>

Der Zubringerverkehr zur A2 Süd Autobahn aus der Region Dietenberg/Ligist, Grabenwart und Steinberg wird sich zum größten Teil auf die B70 Neu oder auf den nördlich der B70 Neu gelegenen Begleitweg verlagern, da die Fahrzeit kürzer ist als über die Route Hallerdorf - Bubendorf - Stögersdorf. Auf der Route Hallersdorf - Bubendorf - Stögersdorf ist somit von keiner Verkehrszunahme und in weiterer Folge von keinen Sicherheitsproblemen auszugehen.

Das Verkehrsmodell, das als Einlage II.5.1. „Fachbericht Verkehr“ dem Einreichkonvolut beigelegt ist, umfasst neben den Hauptrouten ebenso Teile des niederrangigen Straßennetzes, wie die Ortsdurchfahrten Dietenberg, Hallersdorf und Stögersdorf, die südlich der B70 Neu liegen. Im Rahmen der Verkehrsmodellierung, die mit der Verkehrsplanungssoftware VISUM von PTV AG durchgeführt wurde (anerkannte Software), wurden die angeführten Routen in ihrer Charakteristik mitbetrachtet und daraus ergab sich keine Verkehrsverlagerung auf das ggst. niederrangige Straßennetz.
Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Die Einwendungen von Hrn. Franz Rucker waren mangels Vorbringens subjektiver Rechte zurückzuweisen.

Josef und Brigitta Archan (OZ 85 und OZ 129 sowie OZ 194):

Boden und Landwirtschaft

Dr. Scholler:

Flächenverlust, Flächenzerschneidung, Entschädigungen.
Der dauerhafte Verlust von wertvollen Acker- und Weideflächen ist ein eindeutig negativer Beitrag hinsichtlich der Bodenversiegelung in Österreich. Allerdings sind die Belastungen des Verkehrs, die derzeit im untergeordneten Straßennetz mit deutlich erhöhten Immissionen vorhanden sind und auf diesen Lückenschluss verlagert werden sollen, in eine Bewertung miteinzubeziehen, sodass unter Berücksichtigung von Entlastung und Belastung sowie der Gesamtfläche eine Auswirkung verbleibt, die insgesamt mit geringfügig zu bewerten ist. In UVP Genehmigungsverfahren sind eventuelle Entschädigungen nicht Gegenstand der Bewertung. Daher muss diesbezüglich auf das Zivilrecht verwiesen werden.

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: Flächenverlust

Stellungnahme:
Auch wenn in diesem Fall ein erheblicher Teil der eigenen Ackerfläche betroffen ist, ist der insgesamte auf dieses Vorhaben zurückzuführende Verlust von 9,9 ha Ackerfläche angesichts der Flächenausstattung in den 4 Umlandgemeinden sowie angesichts des insgesamten jährlichen Verlusts land- und forstwirtschaftlicher Flächen in diesen Gemeinden als gering zu bezeichnen.

Zu möglichen negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Bewirtschaftung führt Dr. Kuderna aus, dass generell ein Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht entgegensteht. Darüber hinaus wurden die erwartbaren Immissionen in der UVE bewertet und als vernachlässigbar erkannt.

Geologie/Geotechnik, Hydrogeologie

Für die Untersuchung des Untergrundes versuchten die Planungsverantwortlichen im Jahr 2015 von den Grundbesitzern die Erlaubnis zu Schürfungen zu erlangen. Dies wurde größtenteils von den Besitzern abgelehnt, sodass nur wenige Standorte umgesetzt werden konnten. Allein zwischen Muggaubach und der Gemeindestraße nach Hallersdorf (Länge mehr als 1,5 km) konnte keine einzige Untergrunduntersuchung durchgeführt werden. Ich verlange daher einen Nachweis, dass für den Bau der Trasse Nachweise für einen geeigneten Untergrund auch für diese Streckenabschnitte eingeholt und nachgereicht werden.

Im Bereich zwischen dem Muggaubach und der Gemeindestraße Hallersdorf wurden zwei Sondierschlitze sowie auch zwei Kernbohrungen hergestellt. Unter Berücksichtigung der regionalgeologischen Verhältnisse und der durchgeführten Untergrunderkundung konnte für diesen Abschnitt ein aussagekräftiges Untergrundmodell erstellt werden. Zudem wurden an diesen Erkundungspunkten umfangreiche Laboruntersuchungen aus Sondierschlitzen und Bohrungen durchgeführt. Aus geologisch-geotechnischer Sicht sind die durchgeführten Erkundungsarbeiten als ausreichend zu beurteilen. Zudem können die entstehenden Lasten mit den eingereichten geotechnischen Baumaßnahmen schadlos übertragen werden.

Landschaft, Sach- und Kulturgüter

„Der Bau der Trasse würde nicht zu verantwortende Eingriffe in die Ökosysteme entlang der Kainach hervorrufen und den Erholungsraum für viele Freizeitsportler und Spaziergänger massiv verschlechtern".

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Naherholungsraum entlang der Kainach werden im Fachgutachten behandelt, wobei die vorhandenen Erholungsnutzungen aufrecht bleiben, jedoch der Erholungswert des Bereichs deutlich gemindert wird. Im Detail wird auf die Ausführungen in Kap. 3.3 des Fachgutachtens verwiesen.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Bei Umsetzung der geplanten Umfahrung zwischen Mooskirchen und Krottendorf werden alle Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L (siehe Kapitel 1.2.3 bzw. 9.5 im Fachgutachten) eingehalten.

Für den Schadstoff NO_2 ist in Zukunft aufgrund der natürlichen Flottenerneuerung - unabhängig von der Umsetzung des Projektes - eine deutliche Reduktion der Belastung zu erwarten. Für den Schadstoff PM_{10} (Feinstaub) ergeben sich bei keinem Anrainer relevante Verschlechterungen. Durch den neuen Trassenverlauf sind jedoch bei einigen Anrainern relevante Verbesserungen der Luftgüte zu erwarten. In der Gesamtbetrachtung profitieren deutlich mehr Anrainer von einer Verbesserung der Luftgüte, als Anrainer von einer Verschlechterung betroffen sind.

Die strengsten Kriterien zur Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen sind die Beurteilungswerte für ein Jahr (NO_2-Jahresmittelwert, $PM_{2.5}$-Jahresmittelwert, Anzahl der PM_{10}-Überschreitungstage pro Jahr). Im unmittelbaren Nahbereich zur Straße in einer Entfernung von rund 40 m zur Trassenachse der geplanten B70 sind jahresdurchschnittliche Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 7 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ für die Betriebsphase im Jahr 2022 zu erwarten. Je später die Inbetriebnahme erfolgen wird, desto geringer wird auch der projektbedingte Immissionsbeitrag. Für die Betriebsphase im Jahr 2030 sind Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 3 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ zu erwarten. Für beide Betriebsphasen wird der IG-L Grenzwert für NO_2 eingehalten.

Wie die flächenhafte Berechnung der projektbedingten Immissionsbeiträge durch die neue Straße zeigt (z.B. Abbildung 19 im Fachgutachten), sinken diese mit zunehmender Entfernung zur Trasse. Erhöhte Lagen am Rande des Kainachtals sind also durch Luftschadstoffe nicht betroffen.

Naturschutz

Der Bau der Trasse würde nicht zu verantwortende Eingriffe in die Ökosysteme entlang der Kainach hervorrufen und den Erholungsraum für viele Freizeitsportler und Spaziergänger massiv verschlechtern. Diese Beeinträchtigungen beziehen sich vor allem auf Lebensraumzerschneidungen, Emissions- und Lärmbelastungen aufs gesamte Kainachtal von Mooskirchen bis Krottendorf.

Stellungnahme zu dieser Einwendung seitens der Einreichplanerin:
Negative Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf Tiere und Pflanzen während der Bau- und Betriebsphase werden durch die Umsetzung einer Vielzahl von Maßnahmen hintenan gehalten.

Zum einen werden Maßnahmen gesetzt, die die vorhandene Tier- und Pflanzenwelt im Kainachtal schützen wie zum Beispiel das vorzeitige Absammeln von Individuen aus dem Baufeld, das Errichten

von Sperrzäunen am Baustellenrand und Bauzeitregelungen. In der Betriebsphase werden Amphibienschutzleiteinrichtungen und Wildzäune errichtet, um Kollisionen mit Fahrzeugen zu verhindern.

Zum anderen steht der bestmögliche Erhalt von Lebensraumfunktionen im Vordergrund, dafür werden Nistkästen für Vögel und Fledermäuse angebracht, Alt- und Totbäume geschützt, vorhandene Leitstrukturen erhalten bzw. gefördert und neue Querungsmöglichkeiten für Tiere geschaffen.

Zum Ausgleich beanspruchter Lebensräume und zur Verbesserung der Lebensraumsituation werden neue Lebensräume geschaffen wie Wiesen/Grünlandbrachen, Obstbaumbestände, Hecken und flussbegleitende Wälder (siehe unten).

Zur Lebensraumwiederherstellung und Aufrechterhaltung der Leitstrukturfunktion im Zuge der Kainachverlegung erfolgt eine naturnahe Gewässergestaltung mit Gehölzpflanzungen entlang des Flusses bzw. Gehölz- und Wiesenpflanzungen auf Restflächen zwischen Straße und Kainach, um somit die Funktion des für zahlreiche Tiergruppen essentiell bedeutenden Wanderkorridors entlang der Kainach sicherzustellen und das Lebensraumpotential an der Kainach naturschutzfachlich aufzuwerten.

Grundsätzlich ist auf die oa. Ausführungen der Konsenswerberin bzw. auf die Ausführungen des ASV zur Einwendung der OZ 033 zu verweisen.
Anmerkung des koordinierenden ASV zur ergänzenden Einwendung (OZ 129): Hinsichtlich der angesprochenen Neophytenthematik wurden im Gutachten des ASV für Naturschutz die Maßnahmenvorschläge 2 und 3 (siehe Kapitel 8.9) formuliert, in denen sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase ein sinnvolles, nachhaltiges und aber gleichzeitig auch umsetzbares Neophytenmanagement gefordert wird.

Zur Behauptung das die Bepflanzung im Bereich der Straßenböschungen nicht oder unzureichend erfolgen wird, wird auf den Maßnahmenvorschlag 4 im Fachbereich Naturschutz verwiesen, in dem gefordert wird, dass sämtliche im Zuge der Maßnahmen lt. Einreichprojekt neu bzw. wieder zu etablierenden Lebensräume dauerhaft zu erhalten und derart zu pflegen sind, sodass sie deren Funktionen permanent erfüllen.

Die Pflege der Flächen im Bereich der Autobahnabfahrt betreffen die ASFINAG und sind daher nicht Bestandteil des eingereichten Projektes.

Raumplanung

In der Kundmachung/Edikt 2021wird im Teil 11.7 Regionalentwicklung Seite 22 und 23 ausgeführt, dass gemäß Regionalem Entwicklungsprogramm (REPRO) weitere Zerschneidungen und Segmentierungen landwirtschaftlicher Vorrangzonen zu vermeiden bzw. diese zu sichern sind. Die Umsetzung des geplanten Projektes würde hier einen Zielkonflikt in Bezug auf das REPRO ergeben.

ASV DI Wieser führt in seiner Stellungnahme vom 31.08.2022, GZ.: ABT17-39009/2014-277 aus, dass die Trasse auch als freizuhaltender Planungskorridor („Straßenprojekte“) in das regionale Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) aufgenommen wurde.

Aus überörtlicher Sicht überwiegt die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse für den weststeirischen Zentralraum die - trotz umfangreicher geplanter Ausgleichsmaßnahmen - lokal zu Beeinträchtigungen der Erholungswerte entlang der geplanten Trasse führen werden.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Umweltmedizin

Lärm- und Luftschadstoffimmissionen wurden im Gutachten beurteilt; Maßnahmen bei Überschreitung von Richtwerten gefordert siehe auch zu OZ 69, 70, 73 und 74.

Luftschadstoffe:
Bei Umsetzung der geplanten Umfahrung zwischen Mooskirchen und Krottendorf werden alle Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L eingehalten.

Für den Schadstoff NO_2 ist in Zukunft aufgrund der natürlichen Flottenerneuerung - unabhängig von der Umsetzung des Projektes - eine deutliche Reduktion der Belastung zu erwarten. Für den Schadstoff PM_{10} (Feinstaub) ergeben sich bei keinem Anrainer relevante Verschlechterungen. Durch den neuen Trassenverlauf sind jedoch bei einigen Anrainern relevante Verbesserungen der Luftgüte zu erwarten. In der Gesamtbetrachtung profitieren deutlich mehr Anrainer von einer Verbesserung der Luftgüte, als Anrainer von einer Verschlechterung betroffen sind.

Die strengsten Kriterien zur Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen sind die Beurteilungswerte für ein Jahr (NO_2-Jahresmittelwert, $PM_{2.5}$-Jahresmittelwert, Anzahl der PM_{10}-Überschreitungstage pro Jahr). Im unmittelbaren Nahbereich zur Straße in einer Entfernung von rund 40 m zur Trassenachse der geplanten B70 sind jahresdurchschnittliche Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 7 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ für die Betriebsphase im Jahr 2022 zu erwarten. Je später die Inbetriebnahme erfolgen wird, desto geringer wird auch der projektbedingte Immissionsbeitrag. Für die Betriebsphase im Jahr 2030 sind Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 3 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ zu erwarten. Für beide Betriebsphasen wird der IG-L Grenzwert für NO_2 eingehalten.

Laut Immissionstechniker sind erhöhte Lagen am Rande des Kainachtals durch Luftschadstoffe nicht betroffen.

Lärmimmissionen:
Durch Lärmschutzmaßnahmen wird durch die ermittelten Werte von 40 dB und 42 dB der Grenzwert von 45 dB in der Nacht für den vorbeugenden Gesundheitsschutz unterschritten.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 9) Von unserem Betrieb würden künftig 80% der Ackerfläche von der Hofstelle aus gesehen, auf der anderen Seite der geplanten Trasse liegen. Die am Muggaubach geplante Unterführung weist eine Mindesthöhe von 4,0 m auf. Um mit allen größeren landwirtschaftlichen Fahrzeugen und Erntefuhren diese Unterführung nutzen zu können, müsste sie mindestens eine lichte Durchfahrtshöhe von 4,20 m haben und 5,0 m Durchfahrtsbreite. Weiters wurden für die Landwirtschaft keine Begleitwege entlang der Trasse, sondern nur 3m breite Wartungswege vorgesehen. Diese können aufgrund der zu geringen Breite von uns Bauern nicht genutzt werden und kommt es dadurch zu längeren Anfahrtswegen. All diese notwendigen Aufschließungserfordernisse sind

leider in der Planung nicht vorgesehen, wodurch sich unsere Zu- und Abfahrten zu den Feldern je Fahrt sogar um mehrere Kilometer erhöhen würden! Diese Erschwernisse sind für die Bewirtschaftung in keiner Weise tragbar und wird die Trassenführung von uns daher vollkommen abgelehnt und wird es nie zu einvernehmlichen Ablösen kommen, sondern werden Enteignungsverfahren genauso wie bei mindestens zwanzig weiteren Grundbesitzern, was wiederum rund 60% der Ausbaustrecke betrifft, notwendig sein.

Fachplaner Frisch:

Bei der Muggaubachbrücke wird sowohl die Gemeindestraße (Stiberweg) als auch ein Feldweg (Verlängerung Lindenstraße) unter der B70 Neu hindurchgeführt. Die Durchfahrtshöhe im Bereich der Gemeindestraße beträgt 4,09 bis 4,3 m, wobei die 4,09 m im Randbereich auftreten. Im Bereich des Feldweges beträgt die Durchfahrtshöhe 4,19 bis 4,33 m. Dies macht eine Durchfahrt für Fahrzeuge der Feuerwehr, herkömmliche landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge bzw. Mähdrescher und Lastkraftwagen gut möglich.

Die lichte Durchfahrtsbreite zwischen den Stützen und dem Widerlager beträgt bei der Gemeindestraße (Stiberweg) 6,90 m, beim Feldweg (Verlängerung Lindenstraße) 6,50 m.
Im Sinne einer ressourcenschonenden Planung wurden die Wartungswege mit 3m geplant. Die Breite der Wartungswege von 3,0 m entspricht auch dem Querschnittstyp L1 entsprechend der RVS 03.03.81 „Ländliche Straßen und Güterwege". Generell sind die Wartungswege derart angeordnet, dass noch ein ca. 1m breiter Streifen bis zum Straßendamm verfügbar ist.

Durch die gesetzlichen Vorgaben des Kraftfahrgesetz (KFG) und der Straßenverkehrsordnung (StVO) ergeben sich Grenzwerte für Fahrzeuge, die auf öffentlichen Straßen fahren dürfen. Gemäß § 4 Abs. 6 Z 1 KFG beträgt die größte Höhe eines Fahrzeuges 4,0 m und laut Z 2 beträgt die größte Breite bei klimatisierten Fahrzeuge 2,6 m und bei allen anderen Fahrzeugen sowie Anhängern 2,55 m. Durch diese Vorgaben und die sich daraus ergebenden lichten Höhen bei Brücken werden auch landwirtschaftliche Arbeitsmaschinen, die auf öffentlichen Straßen verkehren, mit einer Höhe von 4 m limitiert. Als standardmäßige Maximaltransportbreite bei selbstfahrenden Arbeitsmaschinen wird 3 m angesetzt, da bei größeren Breiten bei Fahrten am öffentlichen Straßennetz um Routengenehmigungen gemäß StVO angesucht werden muss. Die geplante Muggaubachbrücke erfüllt, wie vom Fachplaner erläutert, die aus den dortigen Landwirtschaften ergebenden Erfordernisse.

Punkt 1) (lfd. Nr. 14) Durch den Bau der neuen Trasse würden nur etwas mehr als 60% des Verkehrsaufkommens auf die neue Trasse verlagert, mindestens 30% bis 40% des Gesamtverkehrsaufkommens verbleiben auf der alten B70. Die Begründung für die neue Trasse beruht auf Prognosen von ansteigendem Verkehrsaufkommen für die Zukunft. Tatsache ist aber, dass die Zahlen derzeit stagnieren und in Zukunft sinken werden. Dies ist mit der sinkenden Entwicklung des Individualverkehrs im Allgemeinen und auf die rückläufige Bevölkerungsentwicklung im Kernraum des Bezirks begründet. Deshalb fordern wir eine Neubewertung der Prognosen zur Verkehrsentwicklung aus heutiger Sicht, denn die Grundlagen für die Notwendigkeit des Neubaus stammen rund um das Jahr 2000. Man hat die Zahlen für die gescheiterte Bahntrasse einfach auf die Kainachnahe Trasse übertragen. Außerdem sind die Ackerflächen im Bereich Moosing als landwirtschaftliches Vorzugsgebiet im Raumordnungsplan ausgewiesen. Wir fordern daher, diese Thematik im Zuge des UVP Verfahrens zu prüfen.

Fachplaner Hochkofler:

Die Bevölkerungsentwicklung, welche im Raum Voitsberg bis zum Jahr 2030 stagniert bzw. leicht abnimmt, wurde im Modell berücksichtigt. Neben der Bevölkerungsentwicklung beeinflussen jedoch auch Neuansiedlungen von Gewerbebetrieben das zukünftige Verkehrsgeschehen. Dadurch kann auch trotz stagnierender Bevölkerungsentwicklung die Verkehrsbelastung an bestimmten Streckenzügen zunehmen.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.
Punkt 2) (lfd. Nr. 14) Der Zubringerverkehr aus der Region Dietenberg/Ligist, Grabenwart und Steinberg würde künftig in die Ortschaften Hallersdorf, Bubendorf und Stögersdorf Richtung Autobahnauffahrt verlagert. Dies würde zusätzlich Sicherheitsprobleme erzeugen. In der Präsentation der Trasse wird auch die Entlastung der Bahnhofstraße angeführt. Das ist genau jenes Verkehrsaufkommen, das nun in die Orte am rechten Kainachufer verlagert wird. Wir fordern, dass dazu genaue Zahlen auf den Tisch gelegt werden.

Fachplaner Hochkofler:

Der Zubringerverkehr zur A2 Süd Autobahn aus der Region Dietenberg/Ligist, Grabenwart und Steinberg wird sich zum größten Teil auf die B70 Neu oder auf den nördlich der B70 Neu gelegenen Begleitweg verlagern, da die Fahrzeit kürzer ist als über die Route Hallerdorf - Bubendorf - Stögersdorf. Auf der Route Hallersdorf - Bubendorf - Stögersdorf ist somit von keiner Verkehrszunahme und in weiterer Folge von keinen Sicherheitsproblemen auszugehen.

Das Verkehrsmodell, das als Einlage II.5.1. „Fachbericht Verkehr“ dem Einreichkonvolut beigelegt ist, umfasst neben den Hauptrouten ebenso Teile des niederrangigen Straßennetzes, wie die Ortsdurchfahrten Dietenberg, Hallersdorf und Stögersdorf, die südlich der B70 Neu liegen. Im Rahmen der Verkehrsmodellierung, die mit der Verkehrsplanungssoftware VISUM von PTV AG durchgeführt wurde (anerkannte Software), wurden die angeführten Routen in ihrer Charakteristik mitbetrachtet und daraus ergab sich keine Verkehrsverlagerung auf das ggst. niederrangige Straßennetz.
Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Punkt 1) (lfd. Nr. 24) Durch eine umfassende Verkehrsertüchtigung des Bestandes der B70 könnte man durch die Errichtung von zwei bis drei Unterführungen für den querenden Verkehr mit einem Drittel der Kosten in kurzer Zeit eine kreuzungsfreie Verbindung von Krottendorf zum Autobahnzubringer der A2 schaffen. Bestehende Begleitwege könnten genutzt, erweitert und so die Verkehrssicherheit für die Anrainer sichergestellt werden.
Auch Lärmschutzmaßnahmen, Geh - und Radwege könnten endlich ausgebaut werden.

Durch die Gemeindezusammenlegung wurde die strukturelle Entwicklung im Ort St. Johann o. H. gestoppt, das Ortszentrum wurde nach Pichling verlegt. Das immer wieder angeführte Argument der Trennwirkung ist somit entkräftet. Durch die Unterführungen für den querenden Verkehr in St. Johann und Köppling wird sogar eine Verbesserung erzielt. Daher fordere ich eine Neubewertung der Gesamtsituation und die Ingangsetzung eines Dialoges mit den Bürgern, vor allem mit jenen, die an der alten B70 wohnen und muss den Anrainern endlich das Modell einer Bestandsertüchtigung vorgestellt werden, was bisher nicht einmal ansatzweise erfolgt ist.

Fachplaner Jereb:

Im Jahr 1982 wurde ein 4-spuriger Bestandsausbau mit beidseitigen Begleitstraßen untersucht. Diese Variante scheiterte am Widerstand der Bevölkerung und der Gemeindevertretungen. Im Jahr 1993 wurde daraufhin ein 2-spuriger Bestandsausbau untersucht. Dabei wurde sowohl ein Ausbau mit beidseitigen Begleitwegen als auch ein Ausbau mit einem einseitigen Geh- und Radweg und Lärmschutz in der Gemeinde Söding betrachtet. Dabei ergab sich, dass die erforderliche Leistungsfähigkeit der Straße mit einem 2-spurigen Ausbau nicht erreicht werden kann. Durch den Ausbau am Bestand ergaben sich Trennwirkungen, so dass die Umfeldverträglichkeit nicht erreicht werden konnte und diese Alternativen ausgeschieden wurden. Im Jahr 1996 wurde nochmals die Möglichkeit eines 2-streifigen Bestandsausbaus überprüft. Auch im Jahr 1996 konnte die erforderliche Betriebsgeschwindigkeit durch diesen Ausbau nicht erreicht werden. Außerdem würde es durch die erforderlichen Begleitwege und Lärmschutzmaßnahmen zu einem massiven optischen Eingriff in das Ortsbild führen und der Ort durch die Trasse zweigeteilt. Die Trennwirkung würde zu einer massiven Behinderung des landwirtschaftlichen Verkehrs sowie des Fußgängerverkehrs führen.

Da diese Problemfelder bei einem Ausbau am Bestand bestehen bleiben, wurde ein Bestandsausbau nach 1996 nicht mehr in Betracht gezogen.

Die Verlegung des Gemeindeamtes von Söding-St. Johann nach Pichling ändert nichts an der Trennwirkung für den landwirtschaftlichen Verkehr und den Fußgängerverkehr.
Aus den Ausführungen des Fachplaners sowie den Projektunterlagen „Projekthistorie - Trassenvarianten“ ist erkennbar und nachvollziehbar, dass der Bestandsausbau bei der Variantenuntersuchung berücksichtigt und bewertet wurde.

Wasserbautechnik

Aus wasserbautechnischer Sicht wird das vorgelegte Projekt auf mögliche Auswirkungen beurteilt. Die Beurteilung eines Hochwasserschutzes und allenfalls mögliche Auswirkungen sind nicht Aufgabe des wasserbautechnischen ASV im ggst. Verfahren. Die hydraulischen Berechnungen wurden dem Stand der Technik entsprechend von einem hierzu fachkundigen Büro auf Basis der hydrographischen Vorgaben der zuständigen Landesabteilung mit anerkannten hydraulischen Berechnungsmethoden durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt.

Hinsichtlich der Einwendung zur Ertüchtigung der bestehenden Trasse darf zur gewählten Trassenführung und möglicher Alternativenprüfungen wiederholend ausgeführt werden:
Auszug aus *Schmelz/Schwarzer,* UVP-G-ON 1.00 (Stand 01.07.2011, rdb.at):
Ad § 1 UVP-G 2000 (Auszugsweise):

Die Prüfung von Standort- und Trassenvarianten ist nach § 1 Abs. 1 Z 4 nur dann Bestandteil der UVP, wenn - wie bei diversen Infrastrukturvorhaben - die gesetzliche Möglichkeit der Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte zugunsten des Vorhabens besteht. Auch hier beschränkt sich die UVP - wie bei Z 3 - **auf den vom Projektwerber selbst gezogenen Rahmen des Variantenvergleichs**.

Darzustellen sind nur die umweltrelevanten Vor- und Nachteile (*US 08.03.2010, 2B/2008/23-62 Mistelbach Umfahrung; US 06.05.2009, 4B/2008/12-22 LB 100 Drautal Straße*).

Auch Z 4 nennt (wie Z 3 im 2. Satzteil) nur die umweltrelevanten Vor- und Nachteile; der z.B. wirtschaftliche oder regionalpolitische Nutzen eines Vorhabens ist vom Gesetzeswortlaut nicht erfasst. Diese Einschränkung ist offenbar als Vereinfachung gedacht, die den Projektwerber nicht daran hindert, auch andere Faktoren in die Präsentation des Vorhabens einzubeziehen. Keine Rolle spielt, ob von der Möglichkeit des Zwangsrechts zugunsten des Vorhabens tatsächlich Gebrauch gemacht wird oder werden soll.

Konkretisiert wird auch diese programmatische Bestimmung (Rz 7) für die UVE in § 6 und für das UVGA in § 12. Gemäß § 6 Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 hat die UVE im Fall des § 1 Abs. 1 Z 4 die vom Projektwerber geprüften Standort- und Trassenvarianten zu enthalten. Nach § 12 Abs. 4 Z 4 hat das UVGA Darlegungen gemäß § 1 Abs. 1 Z 4 zu enthalten.

Auch hier geht es um eine Begründung für das zur Genehmigung eingereichte Vorhaben. Diese Darlegung der umweltrelevanten Vor- und Nachteile geprüfter Standort- oder Trassenvarianten dokumentiert einen umweltbezogenen Auswahlprozess, der eine Begründung für das zur Genehmigung eingereichte Vorhaben liefert (*Wimmer/Bergthaler* in *Bergthaler/Weber/Wimmer*, UVP, Kap IV Rz 34). Dem Projektwerber ist jedoch die Entscheidung über die (den) letztendlich gewählte(n) und der UVP zugrunde gelegte(n) Trasse (Standort) freigestellt; **aus § 1 Abs. 1 Z 4 kann keine Verpflichtung des Projektwerbers abgeleitet werden, die umweltverträglichste Variante auszuwählen** (*VfGH 13.12.2007, V 87/06; VfGH 28.09.2009, B 1779/07; vgl. Rz 23*).

Die Prüfung von Standortalternativen ist nur möglich, wenn dem Projektwerber die entsprechenden Grundstücke auch zur Verfügung stehen oder sie beschafft werden können (*US 24.07.2006, 9B/2006/9-9 Eberndorf*; vgl. zum Problem mangelnder Verfügungsgewalt des Projektwerbers auch *Wimmer/Bergthaler/Weber* in *Bergthaler/Weber/Wimmer*, UVP, Kap I Rz 20).

Ad § 6 UVP-G 2000:

❖ Der Alternativenprüfung sind von vornherein enge Grenzen gesetzt, nämlich die Grenzen des Verfahrensgegenstands. Eine projektüberschreitende Alternativenprüfung oder gar eine „intermodale" Betrachtung anderer Wege zur Zielerreichung würde dem Wesen der Projekt-UVP widersprechen und kann im Rahmen der Alternativenprüfung für eine Projekt-UVP nicht erwartet werden.

❖ Die Prüfung von Standort- und Trassenvarianten ist nur dann Bestandteil der UVP, wenn - wie bei diversen Infrastrukturvorhaben - die gesetzliche Möglichkeit der Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte zugunsten des Vorhabens besteht. Auch hier besteht keine Verpflichtung des Projektwerbers, die umweltverträglichste Variante auszuwählen.

Auszug aus *Lampert*, UVP-G-Kommentar § 1 UVP-G 2000 (Auszugsweise):
Bei der Prüfung von Standort- und Trassenvarianten handelt es sich um keine **Bedarfsprüfung**.

Wie auch bei der Darlegung der Alternativen nach § 1 Abs. 1 Z 3 hat sich die UVP auf die vom Projektwerber selbst geprüften Standort- und Trassenvarianten zu beschränken, sodass es diesem überlassen ist, welche Alternativen er in Erwägung zieht (BVwG 21.08.2017, W143 2017269-2; *Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler*, UVP-G^3 § 1 Rz 8). Ob der Projektwerber von der gesetzlich eingeräumten Möglichkeit zur Enteignung tatsächlich Gebrauch macht, ist unerheblich. **Dem Projektwerber kann jedenfalls auf Grundlage der in § 1 Abs. 1 Z 3 und Z 4 verankerten Alternativenprüfung keine andere Trasse „vorgeschrieben" werden, weil dies eine das Wesen des Vorhabens verändernde Auflage wäre;** vielmehr ist das UVP-Verfahren über die konkrete Variante abzuführen (BVwG 29.09.2017, W104 2120271-1; Rz 63 ff; US 08.03.2010, 2B/2008/23-62,

Mistelbach Umfahrung; Rz 71 ff und 81 ff). Der Projektwerber ist bei den „Vorhabentypen", für welche die Möglichkeit des Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, **verpflichtet**, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der von ihm geprüften Standort- oder Trassenvarianten „auf fachlicher Grundlage" darzulegen (BVwG 29.09.2017, W104 2120271-1; Rz 63). Dabei ist darauf zu achten, dass diese Darlegung nachvollziehbar ist. Könnte nämlich durch die Wahl einer anderen Trasse ein annähernd gleiches Ergebnis in Bezug auf den Zweck des Vorhabens bei insgesamt wesentlich weniger schwerwiegenden Eingriffen in die Umwelt erzielt werden, so müssten beim beantragten Vorhaben die vorzunehmenden Eingriffe bei diesen und anderen Schutzgütern möglicherweise anders bewertet und eine andere Gesamtbewertung aufgrund der § 17 Abs. 4 und 5 UVP-G 2000 vorgenommen werden (US 08.03.2010, 2B/2008/23-62, *Mistelbach Umfahrung*; vgl. § 17).

Auszug aus *Ennöckl/Raschauer/Bergthaler*, UVP-G-Kommentar³ § 1 UVP-G 2000 (Auszugsweise):
Wie auch bei der Darlegung der Alternativen nach Z 3 hat sich die UVP auf die vom Genehmigungswerber selbst geprüften Standort- und Trassenvarianten zu beschränken, sodass es ihm überlassen ist, welche Alternativen er in Erwägung zieht.

Bezugnehmend auf die Einwendung 1 von Fr. Brigitta und Hrn. Josef Archan ist auszuführen, dass eine allfällige Grundeinlöse/Enteignung nicht Gegenstand dieses Verfahrens ist. Wie die Sachverständigengutachten schlüssig darlegen, kommt es zu keinem Substanzverlust im rechtlichen Sinn, sodass diese Einwendung abzuweisen war. Die Einwendungen 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 und 10 in (OZ 85) stellen keine subjektiven Einwendungen dar, sodass diese zurückzuweisen waren. Die weiteren Einwendungen in OZ 129 und 194 waren mangels Vorbringens subjektiver Rechte zurückzuweisen.

Dorothea und Peter Schalk (OZ 86 und OZ 194):

Boden und Landwirtschaft

Dr. Scholler:

Versiegelung, Bodenverlust.
Der dauerhafte Verlust von wertvollen Acker- und Weideflächen ist ein eindeutig negativer Beitrag hinsichtlich der Bodenversiegelung in Österreich. Allerdings sind die Belastungen des Verkehrs, die derzeit im untergeordneten Straßennetz mit deutlich erhöhten Immissionen vorhanden sind und auf diesen Lückenschluss verlagert werden sollen, in eine Bewertung miteinzubeziehen, sodass unter Berücksichtigung von Entlastung und Belastung sowie der Gesamtfläche eine Auswirkung verbleibt, die insgesamt mit geringfügig zu bewerten ist.

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: 20ha des wertvollen Ackerlandes im Bezirk Voitsberg für immer zubetoniert und versiegelt.

Stellungnahme:
Es werden 10,5 ha landwirtschaftliche Flächen (davon 9,9 ha Ackerland) durch das Vorhaben verbraucht. Wie im Gutachten dargelegt und in unterschiedlichen Datengrundlagen ersichtlich (digitaler Atlas des Landes Steiermark, elektronische österreichische Bodenkarte, eBod), führt die Trasse überwiegend durch mittelwertiges Ackerland, teilweise durch geringwertiges Ackerland und nur vereinzelt durch hochwertiges Ackerland. Bodenverbessernde Maßnahmen für landwirtschaftliche

Flächen im Umfeld sind vorgesehen. Die Versiegelung und der Verlust von 5 ha Boden ist vor dem Hintergrund der gesamten land- und forstwirtschaftlich genutzten Fläche in den Umlandgemeinden (9.600 ha) und dem Verlust von jährlich 57 ha in diesem Gebiet (Durchschnitt 1990 - 2010) als geringfügig zu bewerten.

Zu möglichen negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Bewirtschaftung führt Dr. Kuderna aus, dass generell ein Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht entgegensteht. Darüber hinaus wurden die erwartbaren Immissionen in der UVE bewertet und als vernachlässigbar erkannt.

Raumplanung

In der Kundmachung/Edikt 2021wird im Teil 11.7 Regionalentwicklung Seite 22 und 23 ausgeführt, dass gemäß Regionalem Entwicklungsprogramm (REPRO) weitere Zerschneidungen und Segmentierungen landwirtschaftlicher Vorrangzonen zu vermeiden bzw. diese zu sichern sind. Die Umsetzung des geplanten Projektes würde hier einen Zielkonflikt in Bezug auf das REPRO ergeben.

ASV DI Wieser führt in seiner Stellungnahme vom 31.08.2022, GZ.: ABT17-39009/2014-277 aus, dass die Trasse auch als freizuhaltender Planungskorridor („Straßenprojekte“) in das regionale Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) aufgenommen wurde.

Aus überörtlicher Sicht überwiegt die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse für den weststeirischen Zentralraum die - trotz umfangreicher geplanter Ausgleichsmaßnahmen - lokal zu Beeinträchtigungen der Erholungswerte entlang der geplanten Trasse führen werden.

Die Einwendungen von Fr. Dorothea und Hrn. Peter Schalk waren mangels Vorbringen subjektiver Rechte zurückzuweisen.

Mag. Erich Poschner (OZ 87 und OZ 194):

Boden und Landwirtschaft

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: Landwirtschaftliche Anbauflächen sind unwiederbringlich verloren.

Stellungnahme:
Es werden 10,5 ha landwirtschaftliche Flächen (davon 9,9 ha Ackerland) durch das Vorhaben verbraucht. Wie im Gutachten dargelegt und in unterschiedlichen Datengrundlagen ersichtlich (digitaler Atlas des Landes Steiermark, elektronische österreichische Bodenkarte, eBod), führt die Trasse überwiegend durch mittelwertiges Ackerland, teilweise durch geringwertiges Ackerland und nur vereinzelt durch hochwertiges Ackerland. Bodenverbessernde Maßnahmen für landwirtschaftliche Flächen im Umfeld sind vorgesehen. Die Versiegelung und der Verlust von 5 ha Boden ist vor dem Hintergrund der gesamten land- und forstwirtschaftlich genutzten Fläche in den Umlandgemeinden (9.600 ha) und dem Verlust von jährlich 57 ha in diesem Gebiet (Durchschnitt 1990 - 2010) als geringfügig zu bewerten.

Klima und Energie

Die Stellungnahme zum gegenständlichen Vorhaben, welche den Fachbereich Klima und Energie betrifft, wurde bei der Erstellung des Gutachtens der ASV der Behörde berücksichtigt. Auf das Fachgutachten vom 08.07.2022 wird hingewiesen.

Landschaft, Sach- und Kulturgüter

„Die Brücke über die Eisenbahn ist ein unverhältnismäßiger Einschnitt in das Landschaftsbild. Naherholungsmöglichkeiten werden massiv eingeschränkt“

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Landschaftsraum entlang der Kainach werden im Fachgutachten behandelt und auch hinsichtlich ihrer Fremdkörperwirkung beurteilt, ebenso werden die Einflüsse auf die Naherholung dargestellt. Im Detail wird auf die Ausführungen in Kapitel 3 bzw. 3.3 des Fachgutachtens verwiesen.

Zu OZ 088 wird von Seiten der ASV Folgendes angeführt:
„Störung des Erholungsgebiets an der Kainach“
Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Naherholungsraum entlang der Kainach werden im Fachgutachten behandelt, wobei die vorhandenen Erholungsinfrastrukturen aufrecht bleiben, jedoch der Erholungswert des Bereichs deutlich gemindert wird. Im Detail wird auf die Ausführungen in Kap. 3.3 des Fachgutachtens verwiesen.

Naturschutz

Nachhaltigkeit: Die geplante Umfahrungsstraße B70 Neu bringt für zukünftige Generationen eine Belastung aus kostentechnischer Sicht, da die Straße zukünftig erhalten werden muss; Landwirtschaftliche Anbauflächen sind unwiederbringlich verloren; Ökologische Umwelt und Naturflächen gehen verloren; Naherholungsmöglichkeiten werden massiv eingeschränkt; Durch die Förderung von Emissionen von Treibhausgasen werden die Lebensbedingungen zukünftiger Generationen verschlechtert. Das Abwägen aller Nachteile mit den mutmaßlichen Vorteilen der B70 Neu hat nicht ausreichend stattgefunden; Die Nachteile wurden zu milde bewertet, um das Vorhaben in einem guten Licht darzustellen. Diese Nachteile sind neu zu bewerten.

Stellungnahme zu dieser Einwendung seitens der Einreichplanerin:
Negative Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf Tiere und Pflanzen während der Bau- und Betriebsphase werden durch die Umsetzung einer Vielzahl von Maßnahmen hintenan gehalten.

Zum einen werden Maßnahmen gesetzt, die die vorhandene Tier- und Pflanzenwelt im Kainachtal schützen wie zum Beispiel das vorzeitige Absammeln von Individuen aus dem Baufeld, das Errichten von Sperrzäunen am Baustellenrand und Bauzeitregelungen. In der Betriebsphase werden Amphibienschutzleiteinrichtungen und Wildzäune errichtet, um Kollisionen mit Fahrzeugen zu verhindern.

Zum anderen steht der bestmögliche Erhalt von Lebensraumfunktionen im Vordergrund, dafür werden Nistkästen für Vögel und Fledermäuse angebracht, Alt- und Totbäume geschützt, vorhandene Leitstrukturen erhalten bzw. gefördert und neue Querungsmöglichkeiten für Tiere geschaffen.

Zum Ausgleich beanspruchter Lebensräume und zur Verbesserung der Lebensraumsituation werden neue Lebensräume geschaffen wie Wiesen/Grünlandbrachen, Obstbaumbestände, Hecken und flussbegleitende Wälder (siehe unten).

Zur Lebensraumwiederherstellung und Aufrechterhaltung der Leitstrukturfunktion im Zuge der Kainachverlegung erfolgt eine naturnahe Gewässergestaltung mit Gehölzpflanzungen entlang des Flusses bzw. Gehölz- und Wiesenpflanzungen auf Restflächen zwischen Straße und Kainach, um somit die Funktion des für zahlreiche Tiergruppen essentiell bedeutenden Wanderkorridors entlang der Kainach sicherzustellen und das Lebensraumpotential an der Kainach naturschutzfachlich aufzuwerten. Grundsätzlich ist auf die oa. Ausführungen der Konsenswerberin bzw. auf die Ausführungen des ASV zur Einwendung der OZ 033 zu verweisen.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Anmerkung des koordinierenden ASV zur ergänzenden Einwendung:
Im Gutachten des schalltechnischen ASV wird aufgrund der hohen Belastung während der Bauphase und der Verkehrslärmbelastung der betroffenen Nachbarschaft in der Betriebsphase die Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens aus schalltechnischer Sicht als „merklich nachteiliger Eingriff“ bewertet.

Von Seiten der umweltmedizinischen ASV wird in ihrem Gutachten angeführt:
Bauphase:
Zusammenfassend kann aus umweltmedizinischer Sicht gesagt werden, dass es in einzelnen Bauphasen zu einer merkbaren Belastung an den Immissionspunkten kommen wird.

Die lärmreduzierenden Maßnahmen wie Lärmschutzwände, Humusaufschüttungen und Einbau von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern sind Projektbestandteil.
Es sind zwar Belästigungen unterschiedlicher Intensität gegeben, aber durch die zeitliche Begrenzung mit Mittagspausen und Wochenenden ohne Bautätigkeit sind Erholungsphasen gegeben. Gesundheitsgefährdungen sind damit auszuschließen.

Betriebsphase:
Unter Berücksichtigung und Umsetzung der als Projektbestandteil vorgesehenen Lärm-Maßnahmen wurde die B70 Packer Straße im Abschnitt Umfahrung Mooskirchen - Krottendorf hinsichtlich ihrer Wirkung auf die Lärmsituation in der Betriebsphase als umsetzbar bewertet.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 9) <u>Sicherheit:</u>
Die Überquerung des neuen Turbokreisverkehrs mit einem Fahrzeug von Krottendorf nach Kleingaisfeld ist ein Sicherheitsrisiko, speziell für ältere Verkehrsteilnehmer. Sicherheitskonzepte sind zu erarbeiten.

<u>Fachplaner Frisch:</u>

Ein Turbokreisverkehr ist ein (abschnittsweise) mehrstreifiger Kreisverkehr, bei dem durch Vorsortierung in den Kreiszufahrten und Ansetzen neuer Fahrstreifen an der Innenseite der Kreisfahrbahn Fahrstreifenwechsel auf der Kreisfahrbahn vermieden und Fahrwegüberschneidungen

in den Kreisausfahrten verhindert werden sollen. Diese Vermeidung von Fahrwegüberschneidungen in den Ausfahrten erhöhen die Verkehrssicherheit gegenüber herkömmlichen 2-streifigen Kreisverkehren. Die Dimension des geplanten Turbokreis-verkehres in Krottendorf wurde in Anlehnung an 2 bereits realisierte Turbokreisverkehre in der Steiermark (Bruck an der Mur, Hofstätten an der Raab) gewählt, bei welchen sehr gute Erfahrungen gemacht werden konnten.

Als Knotenpunkt wurde ein sogenannter „Turbokreisverkehr“ gewählt, der dem heutigen Stand der Technik entspricht und so auch verkehrssicher von den Verkehrsteilnehmern benutzt werden kann. Verkehrsanlagen sowie die StVO erfahren regelmäßig Erneuerungen auf die sich ein jeder Verkehrsteilnehmer einstellen muss (Querverweis: Begegnungszonen, Fahrradstraßen, etc.).

Als Planungsgrundlage dient in Österreich für Kreisverkehrsanlagen (KVA) die RVS 03.05.14 „Plangleiche Knoten - Kreisverkehre“, die Folgendes bzgl. Durchmesser aussagt: Tabelle 1 - Mehrstreifige Kreisverkehre: Außendurchmesser > 40 m.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Punkt 1) (lfd. Nr. 14) und Punkt 2) (lfd. Nr. 9) <u>Unfälle:</u>
Der geplante Bau wird durch eine Reduktion der Unfälle gerechtfertigt. Nun wurde das beim Bau der Umfahrung Krottendorf vor 20 Jahre auch getan. Es wurde jedoch kein Monitoring “Unfälle vorher/nachher“ aufgesetzt - zumindest gibt es keine öffentliche Bilanz, die zeigt, dass durch die Umfahrungsstraße die Unfallbilanz besser geworden wäre. Diese Unfallbilanz ist darzulegen.

<u>Fachplaner Frisch:</u>

Die Ausbauparameter wurden entsprechend der derzeit gültigen Richtlinien für eine Projektierungsgeschwindigkeit vp=100 km/h für den Abschnitt vom Autobahnzubringer bis zur Querung der GKB-Bahnstrecke gewählt. Ab der Querung der GKB-Bahnstrecke bis zum Turbokreisverkehr Krottendorf wurde aufgrund der topografischen Gegebenheiten eine Projektierungsgeschwindigkeit vp=80 km/h zugrunde gelegt.

Die schlechte Verkehrssicherheit auf der Bestandsstrecke lässt sich zum größten Teil auf die Inhomogenität des Verkehrs (Langsamverkehr, Normalverkehr) und die hohe Anzahl an Einmündungen mit den damit verbundenen Fahrrelationen bzw. Konfliktpunkten zurückführen. Bei der neuen Trassenführung sind keine Einmündungen geplant, die Querungen und Einmündungen erfolgen niveaufrei. Weiters wird der Langsamverkehr (Traktor, Fuhrwerke, Moped, Radfahrer) auf der neuen B70 nicht zugelassen sein, wodurch es zu einer homogeneren Zusammensetzung des Verkehrs kommen wird.

<u>Fachplaner Hochkofler:</u>

Die Umfahrung Krottendorf ist nicht im Rahmen der UVP für die Umfahrungsstraße B70 Mooskirchen - Krottendorf zu behandeln.

Die straßenpolizeiliche Behörde ist gemäß § 96 Abs. 1 StVO („Besondere Rechte und Pflichten der Behörde“) dazu verpflichtet, bei Straßenabschnitten an denen sich wiederholt Unfälle mit Personen- oder Sachschaden ereignen, festzustellen, ob und wenn ja welche Maßnahmen zur Verhütung weiterer Unfälle ergriffen werden müssen. Als Monitoring fungieren die vom Kuratorium für Verkehrssicherheit jährlich ermittelten Unfallhäufungsstellen am Landesstraßennetz.

Zur ergänzenden Einwendung:
Die Überquerung des neuen Turbokreisverkehrs mit einem Fahrzeug von Krottendorf nach Kleingaisfeld ist ein Sicherheitsrisiko, speziell für ältere Verkehrsteilnehmer. Sicherheitskonzepte sind zu erarbeiten.

ASV Ortner: So wie beim bestehenden Kreisverkehr müssen Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker auch beim Turbokreisverkehr in diesen einfahren und bei der entsprechenden Abfahrt ausfahren.
Unfälle: Es kann nicht dargelegt werden und es wurde auch nicht untersucht, dass durch den Ausbau der B70 die Unfallbilanz verbessert wird. Im Gegenteil sind durch höhere Geschwindigkeiten schlimmere Unfälle mit häufigeren schweren oder tödlichen Verletzungen zu befürchten.

ASV Ortner: Eine Verlegung der Verkehrsströme auf die geplante Trasse bedeutet für den einzelnen Verkehrsteilnehmer eine Reduktion an zu überwindenden Konfliktpunkten im Betrachtungsgebiet und dies wirkt sich statistisch positiv auf die Verkehrssicherheit aus.
Konfliktpunkte sind Stellen, an denen sich Verkehrsströme niveaugleich kreuzen oder verschneiden.

Bezugnehmend auf die Einwendung zum Themengebiet Lärm wird auf die Ausführungen des Amtssachverständigen für den Fachbereich Schall verwiesen, weshalb diese Einwendung als unbegründet abzuweisen ist. Alle übrigen Einwendungen werden mangels Vorbringens subjektiver Rechte als unbegründet zurückgewiesen.

Gerhard Langmann (OZ 88 und OZ 194):

Boden und Landwirtschaft

Dr. Scholler:

Flächenverlust, Flächenzerschneidung, Entschädigungen
Der dauerhafte Verlust von wertvollen Acker- und Weideflächen ist ein eindeutig negativer Beitrag hinsichtlich der Bodenversiegelung in Österreich. Allerdings sind die Belastungen des Verkehrs, die derzeit im untergeordneten Straßennetz mit deutlich erhöhten Immissionen vorhanden sind und auf diesen Lückenschluss verlagert werden sollen, in eine Bewertung miteinzubeziehen, sodass unter Berücksichtigung von Entlastung und Belastung sowie der Gesamtfläche eine Auswirkung verbleibt, die insgesamt mit geringfügig zu bewerten ist. In UVP Genehmigungsverfahren sind eventuelle Entschädigungen nicht Gegenstand der Bewertung. Daher muss diesbezüglich auf das Zivilrecht verwiesen werden.

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: 16 Hektar des wertvollsten Ackerlandes gehen verloren; Versiegelung;

Stellungnahme:
Es werden 10,5 ha landwirtschaftliche Flächen (davon 9,9 ha Ackerland) durch das Vorhaben verbraucht. Wie im Gutachten dargelegt und in unterschiedlichen Datengrundlagen ersichtlich (digitaler Atlas des Landes Steiermark, elektronische österreichische Bodenkarte, eBod), führt die Trasse überwiegend durch mittelwertiges Ackerland, teilweise durch geringwertiges Ackerland und nur vereinzelt durch hochwertiges Ackerland. Bodenverbessernde Maßnahmen für landwirtschaftliche Flächen im Umfeld sind vorgesehen. Die Versiegelung und der Verlust von 5 ha Boden ist vor dem Hintergrund der gesamten land- und forstwirtschaftlich genutzten Fläche in den Umlandgemeinden

(9.600 ha) und dem Verlust von jährlich 57 ha in diesem Gebiet (Durchschnitt 1990 - 2010) als geringfügig zu bewerten.

Zu möglichen negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Bewirtschaftung führt Dr. Kuderna aus, dass generell ein Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht entgegensteht. Darüber hinaus wurden die erwartbaren Immissionen in der UVE bewertet und als vernachlässigbar erkannt.

Landschaft, Sach- und Kulturgüter

„Störung des Erholungsgebiets an der Kainach"
Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Naherholungsraum entlang der Kainach werden im Fachgutachten behandelt, wobei die vorhandenen Erholungsinfrastrukturen aufrecht bleiben, jedoch der Erholungswert des Bereichs deutlich gemindert wird. Im Detail wird auf die Ausführungen in Kap. 3.3 des Fachgutachtens verwiesen.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Bei Umsetzung der geplanten Umfahrung zwischen Mooskirchen und Krottendorf werden alle Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L (siehe Kapitel 1.2.3 bzw. 9.5 im Fachgutachten) eingehalten.

Für den Schadstoff NO_2 ist in Zukunft aufgrund der natürlichen Flottenerneuerung - unabhängig von der Umsetzung des Projektes - eine deutliche Reduktion der Belastung zu erwarten. Für den Schadstoff PM_{10} (Feinstaub) ergeben sich bei keinem Anrainer relevante Verschlechterungen. Durch den neuen Trassenverlauf sind jedoch bei einigen Anrainern relevante Verbesserungen der Luftgüte zu erwarten. In der Gesamtbetrachtung profitieren deutlich mehr Anrainer von einer Verbesserung der Luftgüte, als Anrainer von einer Verschlechterung betroffen sind.

Die strengsten Kriterien zur Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen sind die Beurteilungswerte für ein Jahr (NO_2-Jahresmittelwert, $PM_{2.5}$-Jahresmittelwert, Anzahl der PM_{10}-Überschreitungstage pro Jahr). Im unmittelbaren Nahbereich zur Straße in einer Entfernung von rund 40 m zur Trassenachse der geplanten B70 sind jahresdurchschnittliche Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 7 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ für die Betriebsphase im Jahr 2022 zu erwarten. Je später die Inbetriebnahme erfolgen wird, desto geringer wird auch der projektbedingte Immissionsbeitrag. Für die Betriebsphase im Jahr 2030 sind Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 3 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ zu erwarten. Für beide Betriebsphasen wird der IG-L Grenzwert für NO_2 eingehalten.

Raumplanung

In der Kundmachung/Edikt 2021wird im Teil 11.7 Regionalentwicklung Seite 22 und 23 ausgeführt, dass gemäß Regionalem Entwicklungsprogramm (REPRO) weitere Zerschneidungen und Segmentierungen landwirtschaftlicher Vorrangzonen zu vermeiden bzw. diese zu sichern sind. Die Umsetzung des geplanten Projektes würde hier einen Zielkonflikt in Bezug auf das REPRO ergeben.

ASV DI Wieser führt in seiner Stellungnahme vom 31.08.2022, GZ.: ABT17-39009/2014-277 aus, dass die Trasse auch als freizuhaltender Planungskorridor („Straßenprojekte") in das regionale Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) aufgenommen wurde.

Aus überörtlicher Sicht überwiegt die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse für den weststeirischen Zentralraum die - trotz umfangreicher geplanter Ausgleichsmaßnahmen - lokal zu Beeinträchtigungen der Erholungswerte entlang der geplanten Trasse führen werden.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 14) Durch den Bau der neuen Trasse würden nur etwas mehr als 60 Prozent des Verkehrsaufkommens auf die neue Trasse verlagert, mindestens 30 bis 40 Prozent des Gesamtverkehrsaufkommens verbleiben auf der alten B70. Die Begründung für die neue Trasse beruht auf Prognosen von ansteigendem Verkehrsaufkommen für die Zukunft. Tatsache ist aber, dass die Zahlen derzeit stagnieren und in Zukunft sinken werden. Dies ist mir der sinkenden Bevölkerungsentwicklung Im Kernraum des Bezirks begründet. Zudem hat die Corona-Krise einen enormen Schub in Richtung Digitalisierung und damit auch in Richtung Homeoffice gegeben. Deshalb fordere ich eine Neubewertung der Prognosen zur Verkehrsentwicklung aus heutiger Sicht.

<u>Fachplaner Hochkofler:</u>

Die Bevölkerungsentwicklung, welche im Raum Voitsberg bis zum Jahr 2030 stagniert bzw. leicht abnimmt, wurde im Modell berücksichtigt. Neben der Bevölkerungsentwicklung beeinflussen jedoch auch Neuansiedlungen von Gewerbebetrieben das zukünftige Verkehrsgeschehen. Dadurch kann auch trotz stagnierender Bevölkerungsentwicklung die Verkehrsbelastung an bestimmten Streckenzügen zunehmen.

Im Rahmen der COVID-19-Pandemie und dem daraus resultierenden teilweise nunmehr seit bereits über 1,5 Jahren von Teilen der erwerbstätigen Bevölkerung praktizierten Homeoffice wurden zwischenzeitlich einige wissenschaftliche Studien erstellt, welche auf Basis umfangreicher Befragungen in Verbindung mit Prognosen eine Vorausschau auf die zukünftige Entwicklung von Homeoffice und dessen Folgen auf Verkehr und Klima abgeben.

Homeoffice ist grundsätzlich lediglich für gewisse Berufsgruppen möglich, bedarf zudem einem bestimmten Umfeld (z.B. Arbeitsplatz zu Hause etc.) und wird im Normalfall nicht über die gesamte Arbeitswoche hinweg praktiziert, sondern vom überwiegenden Teil der Erwerbstätigen an einzelnen Tagen bzw. an einem Tag pro Woche. Die verkehrlichen Auswirkungen von Homeoffice betreffen dabei sowohl den motorisierten Individualverkehr als auch den öffentlichen Verkehr. Wer Homeoffice praktiziert, nutzt nicht automatisch ein KFZ für den Weg zu und von der Arbeit (Berufspendler/innen-Verkehr).

Entsprechend den Ausführungen der österreichischen Studie PoviMob, Potentiale virtueller Mobilität - Rahmen und Maßnahmen für eine bestmögliche Verknüpfung virtueller und physischer Mobilität der FFG, BMK Wien 2020 zeigt sich, dass Homeoffice zwar zu einer Verkehrseinsparung in Hinblick auf Arbeits-/Berufswege führen kann, dieser Effekt jedoch durch die im Rahmen von Homeoffice zusätzlich möglichen Freizeitwege/Besorgungswege/Wege für Holen und Bringen vielfach kompensiert werden kann. Im Endeffekt ist damit sogar mit einem Anstieg der Verkehrsleistung bei vermehrtem Homeoffice zu rechnen („Rebound-Effekt“).

Es zeigt sich ebenfalls, dass Fahrzeuge, welche - aufgrund von Homeoffice - nicht für Fahrten zu und von der Arbeitsstätte benötigt werden, in weiterer Folge von anderen Haushaltsmitgliedern benützt werden können bzw. Mitfahrer/innen - an Homeoffice-Tagen des Fahrzeuglenkers - selbst zu Fahrzeuglenker/innen für die Wege zu und von der Arbeit/Ausbildung etc. werden können.

Darüber hinaus zeigt sich unter anderem auch, dass durch Homeoffice eingesparte Pendeltage einen Anreiz zur Vergrößerung der Pendeldistanzen zwischen Wohnort und Arbeitsplatz bieten können, und Arbeitnehmer/innen, welche Homeoffice praktizieren, den Wohnort weiter Richtung Umland/Peripherie verlegen und damit an deren Pendeltagen zukünftig größere Distanzen zu und von der Arbeitsstätte zurücklegen werden.

Die Überprüfung der Verkehrsbelastung auf der B70 anhand aktueller Verkehrsbelastungsdaten aus einer vom Kuratorium für Verkehrssicherheit im Mai 2021 durchgeführten Verkehrserhebung zeigt, dass das derzeit aufgrund der COVID-19-Pandemie vermehrt praktizierte Homeoffice vieler Berufstätiger zu keinerlei Abnahme der Tagesverkehrsbelastung im Werktagsnormalverkehr (JDTVw) auf der B70 geführt hat. Im Zuge dieser Verkehrserhebung des Kuratoriums für Verkehrssicherheit am Mittwoch, dem 12.05.2021 wurden rund 19.500 KFZ/24 h im Straßenquerschnitt auf der B70 bei km 22 gezählt. Im Vergleich dazu betrug die Verkehrsbelastung auf der B70 bei km 22 im Werktagsnormalverkehr (JDTVw) im Analysejahr 2015 rund 19.400 KFZ/24 h.

Damit ist hinsichtlich Homeoffice und dessen Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen auf der B70 folglich keine Neuberechnung bzw. Neubewertung der Verkehrsbelastung im Rahmen des Projekts B70 „Abschnitt Mooskirchen - Krottendorf" erforderlich.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.

Wasserbautechnik

Aus wasserbautechnischer Sicht wird das vorgelegte Projekt auf mögliche Auswirkungen beurteilt. Die Beurteilung eines Hochwasserschutzes und allenfalls mögliche Auswirkungen sind nicht Aufgabe des wasserbautechnischen ASV im ggst. Verfahren.

Die Einwendungen von Hrn. Langmann, welche sich inhaltlich etliche Male ident im Akt finden, waren mangels Vorbringens subjektiver Rechte zurückzuweisen.

Bürgerinitiative „B 70 Kainachnah - mit uns nicht machbar" vertreten durch Mag. Heinz Kürzl (OZ 90 und OZ 195):

Boden und Landwirtschaft

Dr. Scholler:

Flächenverbrauch, Flächenzerschneidung.
Der dauerhafte Verlust von wertvollen Acker- und Weideflächen ist ein eindeutig negativer Beitrag hinsichtlich der Bodenversiegelung in Österreich. Allerdings sind die Belastungen des Verkehrs, die derzeit im untergeordneten Straßennetz mit deutlich erhöhten Immissionen vorhanden sind und auf diesen Lückenschluss verlagert werden sollen, in eine Bewertung miteinzubeziehen, sodass unter Berücksichtigung von Entlastung und Belastung sowie der Gesamtfläche eine Auswirkung verbleibt,

die insgesamt mit geringfügig zu bewerten ist. In UVP Genehmigungsverfahren sind eventuelle Entschädigungen nicht Gegenstand der Bewertung, dies betrifft auch das Thema Böden für Biobetriebe oder konventionelle Betriebe. Daher muss diesbezüglich auf das Zivilrecht verwiesen werden.

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: 20 ha des wertvollsten Ackerlandes im Bezirk für immer zubetoniert.

Stellungnahme:
Es werden 10,5 ha landwirtschaftliche Flächen (davon 9,9 ha Ackerland) durch das Vorhaben verbraucht. Wie im Gutachten dargelegt und in unterschiedlichen Datengrundlagen ersichtlich (digitaler Atlas des Landes Steiermark, elektronische österreichische Bodenkarte, eBod), führt die Trasse überwiegend durch mittelwertiges Ackerland, teilweise durch geringwertiges Ackerland und nur vereinzelt durch hochwertiges Ackerland. Bodenverbessernde Maßnahmen für landwirtschaftliche Flächen im Umfeld sind vorgesehen. Die Versiegelung und der Verlust von 5 ha Boden ist vor dem Hintergrund der gesamten land- und forstwirtschaftlich genutzten Fläche in den Umlandgemeinden (9.600 ha) und dem Verlust von jährlich 57 ha in diesem Gebiet (Durchschnitt 1990 - 2010) als geringfügig zu bewerten.

„Biologische Bewirtschaftung: Im Gebiet der geplanten Trasse gibt es zahlreiche biozertiflzierte Flächen, die von einer Autostraße besonders betroffen wären".

Dr. Kuderna führt zur Einwendung OZ 081 Folgendes aus: Generell steht ein Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht entgegen.

Klima und Energie

Die ASV für den Fachbereich Klima und Energie führt in ihrem Gutachten Folgendes aus:
Es ist festzuhalten, dass die Errichtung eines Linienvorhabens welches nur den motorisierten Individualverkehr zugutekommt, sich grundsätzlich negativ auf den Fachbereich Klima und Energie auswirkt. Jedoch ist auch anzuführen, dass es sich um einen relativ kurzen Straßenabschnitt handelt, der zum einen dazu dient Ortschaften zu umfahren, welche aktuell mit einem hohen Verkehrsaufkommen konfrontiert sind; und zum anderen einen Lückschluss von bereits ausbauten Straßenabschnitten darstellt. Aus der Sicht des Fachbereiches Energie und Klima ist außerdem darauf zu verweisen, dass die Auswirkungen auf den öffentlichen sowie klimafreundlichen aktiven Verkehr im Zuge der Bautätigkeiten sowie des Betriebs der B70 so gering wie möglich zu halten sind. Es ergibt sich somit gemäß der Einstufungsskala im Prüfbuch für den Fachbereich Klima und Energie insgesamt die Einstufung in Stufe C: Vernachlässigbare bis geringe nachteilige Auswirkung.

Landschaft, Sach- und Kulturgüter

„Erholungsgebiet entlang der Kainach beeinträchtigt! Zwischen Hallersdorf (Kainachbrücke) und Mooskirchen hat sich entlang der Kainach ein Erholungs- und Freizeitgebiet entwickelt, das von vielen Bewohnern im mittleren Kainachtal als Spazier-, Wander-, Jogging- und Reitgebiet entlang beider Kainachufer intensiv genutzt wird. Lärm und Schadstoffe (Abgase) durch den unmittelbar kainachnahen Verkehr würden diesen Abschnitt - und somit die Freizeitinteressen des Umlandes - massiv beeinträchtigen".

Für den Themenbereich wirksame Maßnahmen sind im Detail in Kap. 6.2 des Fachberichts Landschaftsbild der UVE-Unterlagen (Einlage II.25), als auch im Fachgutachten Landschaft (Kap. 4)

dargestellt. Die vorgesehenen Maßnahmenpakete werden die Auswirkungen des Vorhabens zwar mildern und für eine bessere Integration ins Landschaftsbild sorgen, sind jedoch nicht in der Lage, diese (insb. hinsichtlich Zerschneidung, Störung des Raumgefüges, sowie Erholungswert) vollständig zu kompensieren, sodass merkbar nachteilige Auswirkungen die Folge sind.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Naherholungsraum entlang der Kainach werden im Fachgutachten behandelt, wobei die vorhandenen Erholungsinfrastrukturen aufrecht bleiben, jedoch der Erholungswert des Bereichs deutlich gemindert wird. Im Detail wird auf die Ausführungen in Kap.3.3 des Fachgutachtens verwiesen. Hinsichtlich der Belastung mit Lärm und Schadstoffen wird auf die jeweiligen Fachbereiche verwiesen.

Luftreinhaltung und Klima

Siehe Beantwortung zu OZ 046.

Naturschutz

Der Bau der neuen Trasse würde nicht zu verantwortende Eingriffe in die Ökosysteme entlang der Kainach hervorrufen und den Erholungsraum für viele Freizeitsportler und Spaziergänger massiv verschlechtern.

Stellungnahme zu dieser Einwendung seitens der Einreichplanerin:
Negative Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf Tiere und Pflanzen während der Bau- und Betriebsphase werden durch die Umsetzung einer Vielzahl von Maßnahmen hintenan gehalten.

Zum einen werden Maßnahmen gesetzt, die die vorhandene Tier- und Pflanzenwelt im Kainachtal schützen wie zum Beispiel das vorzeitige Absammeln von Individuen aus dem Baufeld, das Errichten von Sperrzäunen am Baustellenrand und Bauzeitregelungen. In der Betriebsphase werden Amphibienschutzleiteinrichtungen und Wildzäune errichtet, um Kollisionen mit Fahrzeugen zu verhindern.

Zum anderen steht der bestmögliche Erhalt von Lebensraumfunktionen im Vordergrund, dafür werden Nistkästen für Vögel und Fledermäuse angebracht, Alt- und Totbäume geschützt, vorhandene Leitstrukturen erhalten bzw. gefördert und neue Querungsmöglichkeiten für Tiere geschaffen.
Zum Ausgleich beanspruchter Lebensräume und zur Verbesserung der Lebensraumsituation werden neue Lebensräume geschaffen wie Wiesen/Grünlandbrachen, Obstbaumbestände, Hecken und flussbegleitende Wälder (siehe unten).

Zur Lebensraumwiederherstellung und Aufrechterhaltung der Leitstrukturfunktion im Zuge der Kainachverlegung erfolgt eine naturnahe Gewässergestaltung mit Gehölzpflanzungen entlang des Flusses bzw. Gehölz- und Wiesenpflanzungen auf Restflächen zwischen Straße und Kainach, um somit die Funktion des für zahlreiche Tiergruppen essentiell bedeutenden Wanderkorridors entlang der Kainach sicherzustellen und das Lebensraumpotential an der Kainach naturschutzfachlich aufzuwerten.

Grundsätzlich ist auf die oa. Ausführungen der Konsenswerberin bzw. auf die Ausführungen des ASV zur Einwendung der OZ 033 zu verweisen.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Umweltmedizin

Siehe Beantwortung zu OZ 046 bzw. OZ 089.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 14) Wie ist die geplante Geschwindigkeit von 100km/h mit dem Nebel entlang der Kainach im Winterhalbjahr vereinbar?

Fachplaner Hochkofler:

Bei Glatteis oder Nebel hat der Lenker eines Fahrzeuges gemäß STVO die Fahrgeschwindigkeit grundsätzlich an die Straßen bzw. Sichtverhältnisse anzupassen.

In der Straßenverkehrsordnung ist unter § 20 Abs. 1 hinsichtlich Fahrgeschwindigkeiten Nachstehendes festgelegt: Der Lenker eines Fahrzeuges hat die Fahrgeschwindigkeit den gegebenen oder durch Straßenverkehrszeichen angekündigten Umständen, insbesondere den Straßen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen, sowie den Eigenschaften von Fahrzeug und Ladung anzupassen.

Punkt 2) (lfd. Nr. 14) Die Verkehrssicherheit auf der bestehenden B70 kann durch den Bau eines eigenen Autobahnzubringers nicht wesentlich verbessert werden!

Die zu Recht geforderte Verkehrssicherheit auf der bestehenden B70 kann nur durch bauliche Maßnahmen verbessert werden. Der verbleibende Verkehr (30 bis 40%) würde zwar die Verkehrsdichte senken, aber gleichzeitig auch die Geschwindigkeit erhöhen. Unter- oder Überführungen bei Kreuzungen, Ausbau von Begleit- und Radwegen udgl. wären sinnvolle Maßnahmen für die belastete Bevölkerung an der bestehenden B70. Damit könnte man morgen beginnen.

Fachplaner Hochkofler:

Im Zeitraum 2000 bis 2015 ereigneten sich auf der B70 Packer Straße zwischen Kilometer 20 und 26 320 Unfälle mit Personenschaden. 453 Personen wurden verletzt, 43 Personen schwer verletzt und 4 Personen getötet. Die häufigsten Unfalltypen auf der bestehenden B70 zwischen Kilometer 20 und 26 sind Auffahrunfälle auf verkehrsbedingt stehende Fahrzeuge auf der Geraden, Auffahrunfälle auf stehende Fahrzeuge in Kreuzungsbereichen oder Auffahrunfälle auf Linksabbieger. Ein Grund für Auffahrunfälle im Richtungsverkehr ist neben überhöhter Fahrgeschwindigkeit bei hohen Verkehrsstärken auch eine Inhomogenität des Geschwindigkeitsniveaus. Diese ist im betrachteten Streckenabschnitt aufgrund der Rückstauerscheinungen im Zulaufbereich zu den Kreisverkehrsanlagen sowie aufgrund des vorhandenen Langsam-Verkehrs und der hohen Anzahl an Einmündungen zu Häusern oder Grundstücken gegeben.

Durch den Bau der B70 - Umfahrungsstraße kommt es zu einem deutlichen Rückgang der Verkehrsbelastung auf der bestehenden B70, daher ist in diesem Abschnitt aufgrund der reduzierten Anzahl an Konfliktsituationen von einer Verbesserung der Verkehrssicherheit auszugehen.

Die nach den aktuellen Richtlinien trassierte B70 Packer Straße - Abschnitt „Mooskirchen-Krottendorf“ (B70 - Umfahrungsstraße) ist entsprechend verkehrssicher. Durch die bei Realisierung der B70 - Umfahrungsstraße vorgesehene Trennung des Langsamverkehrs vom fließenden Verkehr durch Errichtung von entsprechenden Begleitwegen kommt es zum einen zu weniger Überholvorgängen von langsam fahrenden KFZ, zum anderen zu keiner Kolonnenverkehrsbildung hinter langsam fahrenden KFZ (Vermeidung von Auffahrunfällen). Die Verknüpfung der geplanten B70 - Umfahrungsstraße erfolgt niveaufrei an den Autobahnzubringer A2 Ast Mooskirchen sowie an das untergeordnete Straßennetz. Damit werden kreuzende bzw. links ein- und links abbiegende - in sich konfliktträchtige - Fahrzeugmanöver abschließend vermieden, was folglich eine optimale Anbindungslösung in Bezug auf die Verkehrssicherheit darstellt.

Die erforderlichen Sichtweiten laut RVS 03.03.23 werden über die gesamte Länge der B70 Neu gewährleistet. Die erforderlichen Überholsichtweiten, welche bei einer Projektierungsgeschwindigkeit von 100 km/h bei 600 m liegen, sind an mehreren Streckenabschnitten der geplanten Trasse gegeben und können dem technischen Bericht entnommen werden.

Wie vom Fachplaner erwähnt, ergibt sich durch den Neubau der B70 - Umfahrungsstraße eine Verlagerung des Verkehrs und am Abschnitt der dzt. B70 (Bezeichnung im Projekt: B70 Alt) stellt sich laut Verkehrsuntersuchung eine Reduktion der Verkehrsbelastung von ca. 10.000 KFZ/24 h ein. Durch diese Reduktion und die daraus folgenden größeren Zeitlücken für Verkehrsteilnehmer (beim Ausfahren von Liegenschaften oder niederrangigem Verkehrsnetz auf die Landesstraße) sowie Verringerungen an Kollisionspartnern etc. verbessert sich der Parameter „Verkehrssicherheit“.

Am Abschnitt der B70 Neu sind im Vergleich zum Abschnitt B70 Alt im Projektgebiet maßgeblich weniger Konfliktpunkte (Anm.: dies sind Stellen am Straßennetz, bei denen sich zwei oder mehrere Verkehrsströme bzw. -relationen schneiden oder kreuzen) und daher verringert sich grundsätzlich die Gefahr einer Kollision.

Bei der Variantenuntersuchung wurde ebenso eine Verbesserung sowie Adaptierung der Bestandsanlage betrachtet und beurteilt. Aufgrund der festgelegten Gewichtungen soll diese aber nicht zur Umsetzung kommen, sondern die Neuerrichtung der Umfahrung B70 Neu.
Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Punkt 3) (lfd. Nr. 14) Auf der zukünftigen Zubringerstraße kommt es unweigerlich zu einem Sicherheitsproblem!

Zusätzliche Sicherheitsprobleme würden sich auf Grund des erhöhten Zubringerverkehrs zur Autobahnauffahrt in den Ortschaften Hallersdorf, Bubendorf und Stögersdorf ergeben. Die bestehende Straße mit dutzenden Hofausfahrten ist für ein erhöhtes Verkehrsaufkommen nicht weiter belastbar. Die Sicherheit für die Anrainer, Erwachsene wie Kinder, wäre massiv beeinträchtigt.

Der Ausbau einer „Rennstrecke“ ist eine kontraproduktive Maßnahme zur GKB-Eisenbahn. Viel wichtiger wäre es, den Individualverkehr durch Förderung des öffentlichen Verkehrs zu reduzieren. Die GKB Eisenbahn und das Land Steiermark haben in den vergangenen Jahren enorme Anstrengungen unternommen, um das Angebot des öffentlichen Verkehrs (S-Bahn) attraktiv zu gestalten: Ausbau der Bahnhöfe mit Parkplätzen, Stundentakt, kreuzungsfreie Schiene, geplante Elektrifizierung und in Zukunft vielleicht das geplante 1 Euro-Ticket.

Die Zukunft liegt in der Digitalisierung (Homeoffice, Videokonferenzen), in der Ökologisierung (Christoph Bardelt, Leiter des WIFO, Kl. Zeitung v. 13.04.2021) und im Ausbau des öffentlichen Verkehrs!

Fachplaner Hochkofler:

Der Zubringerverkehr zur A2 Süd Autobahn aus der Region Dietenberg/Ligist, Grabenwart und Steinberg wird sich zum größten Teil auf die B70 Neu oder auf den nördlich der B70 Neu gelegenen Begleitweg verlagern, da die Fahrzeit kürzer ist als über die Route Hallerdorf - Bubendorf - Stögersdorf. Auf der Route Hallersdorf - Bubendorf - Stögersdorf ist somit von keiner Verkehrszunahme und in weiterer Folge von keinen Sicherheitsproblemen auszugehen.

Homeoffice ist nur bei gewissen Berufsgruppen möglich, bedarf zudem einem bestimmten Umfeld (z.B. Arbeitsplatz zu Hause etc.) und wird grundsätzlich nicht über die ganze Woche hinweg praktiziert, sondern überwiegend an einzelnen Tagen bzw. an einem Tag in der Woche.

Homeoffice wirkt sich nicht nur auf den KFZ-Verkehr, sondern auch auf den ÖV aus. Wer Homeoffice praktiziert, ist nicht automatisch gleichzeitig ein Nutzer des KFZ für den Weg zur Arbeit (Berufspendler).

Gemäß PoviMob, Potentiale virtueller Mobilität - Rahmen und Maßnahmen für eine bestmögliche Verknüpfung virtueller und physischer Mobilität der FFG, BMK Wien 2020 zeigt sich, dass Homeoffice zwar zu einer Verkehrseinsparung in Hinblick auf Arbeits- und Berufswege führen kann, die zusätzlich jedoch möglichen Freizeitwege/Besorgungswege/Wege für Holen und Bringen diesen Effekt jedoch vielfach kompensieren können. Im Endeffekt ist in weiterer Folge sogar mit einem Anstieg der Verkehrsleistung zu rechnen (Rebound-Effekt). Zudem zeigt sich auch, dass die durch Homeoffice eingesparten Pendeltage einen Anreiz zur Vergrößerung der Pendeldistanzen bieten.
Aus fachlicher Sicht sind die Ausführungen des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Wasserbautechnik

„Trasse Im Überschwemmungsgebiet HQ30 Die gesamte Trasse ist im Überschwemmungsgebiet zum Teil unmittelbar an der Kainach geplant, was aufgrund der geographischen Lage (Entwässerung nur durch die Kainach) und unter Berücksichtigung des Klimawandels unvorhersehbare Folgen befürchten lassen“.

Der wasserbautechnische ASV führt zur Einwendung OZ 081 aus, dass aus wasserbautechnischer Sicht das vorgelegte Projekt auf mögliche Auswirkungen beurteilt wird. Die Beurteilung eines Hochwasserschutzes und allenfalls mögliche Auswirkungen sind nicht Aufgabe des wasserbautechnischen ASV im ggst. Verfahren. Die hydraulischen Berechnungen wurden dem Stand der Technik entsprechend von einem hierzu fachkundigen Büro auf Basis der hydrographischen Vorgaben der zuständigen Landesabteilung mit anerkannten hydraulischen Berechnungsmethoden durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt. Generell sind die Durchlässe so gelegt, dass das Hochwasser nach Abklingen der Hochwasserwelle zur Kainach zurückströmen kann.

Wildökologie

„Ökologie am Flussufer gestört! Der Uferbereich der Kainach ist im intensiv agrarisch genutzten Kainachtal das letzte noch verbliebene Rückzugsgebiet (Deckung, Brut und Kinderstube) für viele

Wildtiere, die durch die kainachnahe Trasse massiv beeinträchtigt werden. Wir ersuchen, die Frage des Wildzaunes und der Durchlässigkeit der Trasse für Wildtiere sicher zu stellen".

Dazu wurden von Seiten der Projektwerberin folgende Ausführungen gemacht:
„Zur Vermeidung von Wildunfällen wird die Trasse auf ihrer gesamten Länge dort, wo keine Lärmschutzwände vorhanden sind, gezäunt, insbesondere im Bereich der kainachnahen Abschnitte. Ungehinderte, für die vorkommenden Wildarten ausreichend groß dimensionierte Querungsmöglichkeiten (z.B. ÖBB-Brücke) sind vorhanden. Für Kleintiere wird zusätzlich in kainachnahen Bereichen eine Amphibienschutzleiteinrichtung errichtet, die Kleintiere zu Querungsmöglichkeiten im Bereich der Brückenbauwerke und Fließgewässerunterführungen leitet. Durch diese Maßnahmen werden einerseits Individuenverluste auf der Trasse vermieden, andererseits bleiben Wanderkorridore erhalten".

Die Bedenken, dass durch die kainachnahe Trasse die letzten verbliebenen Rückzugsorte für Wildtiere gestört werden, wird fachlich geteilt. Auf diesen Punkt und Vorteile einer anderen Trassenführung wurde im Fachgutachten eingegangen. Die vorgeschriebenen Maßnahmen zur Schaffung von Ersatzlebensräumen können diesen Nachteil zwar nicht vollständig kompensieren, sorgen aber für einen notwendigen Ersatz.

Zur rechtlichen Wertung darf auf die Ausführungen zu OZ 46 und 89 betreffend die Einwendungen der Bürgerinitiative „B70 Kainachnah - mit uns nicht machbar" oben verwiesen werden.

Christina, Rebekka, Mira, Benjamin, und Georg Hager (OZ 92 und OZ 194):

Boden und Landwirtschaft

Dr. Scholler:

Flächenversiegelung
Der dauerhafte Verlust von wertvollen Acker- und Weideflächen ist ein eindeutig negativer Beitrag hinsichtlich der Bodenversiegelung in Österreich. Allerdings sind die Belastungen des Verkehrs, die derzeit im untergeordneten Straßennetz mit deutlich erhöhten Immissionen vorhanden sind und auf diesen Lückenschluss verlagert werden sollen, in eine Bewertung miteinzubeziehen, sodass unter Berücksichtigung von Entlastung und Belastung sowie der Gesamtfläche eine Auswirkung verbleibt, die insgesamt mit geringfügig zu bewerten ist.

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: Beeinträchtigung ökologisch bewirtschafteter Flächen.

Stellungnahme:
Generell steht ein Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht entgegen. Darüber hinaus wurden die erwartbaren Immissionen in der UVE bewertet und als vernachlässigbar erkannt.

Landschaft, Sach- und Kulturgüter

„Verlust des Naherholungsgebiets. Massive Verschlechterung des Erholungsraums für Freizeitsportler, Spaziergänger und Kinder infolge Lebensraumzerschneidung, Emissions- und Lärmbelastungen".

Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Naherholungsraum entlang der Kainach werden im Fachgutachten behandelt, wobei die vorhandenen Erholungsinfrastrukturen (Wander-, Radwege) aufrecht bleiben, jedoch der Erholungswert des Bereichs gemindert wird. Im Detail wird auf die Ausführungen in Kap. 3.3 des Fachgutachtens verwiesen.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Bei Umsetzung der geplanten Umfahrung zwischen Mooskirchen und Krottendorf werden alle Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L (siehe Kapitel 1.2.3 bzw. 9.5 im Fachgutachten) eingehalten. Für den Schadstoff NO_2 ist in Zukunft aufgrund der natürlichen Flottenerneuerung - unabhängig von der Umsetzung des Projektes - eine deutliche Reduktion der Belastung zu erwarten. Für den Schadstoff PM_{10} (Feinstaub) ergeben sich bei keinem Anrainer relevante Verschlechterungen. Durch den neuen Trassenverlauf sind jedoch bei einigen Anrainern relevante Verbesserungen der Luftgüte zu erwarten. In der Gesamtbetrachtung profitieren deutlich mehr Anrainer von einer Verbesserung der Luftgüte, als Anrainer von einer Verschlechterung betroffen sind.

Die strengsten Kriterien zur Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen sind die Beurteilungswerte für ein Jahr (NO_2-Jahresmittelwert, $PM_{2.5}$-Jahresmittelwert, Anzahl der PM_{10}-Überschreitungstage pro Jahr). Im unmittelbaren Nahbereich zur Straße in einer Entfernung von rund 40 m zur Trassenachse der geplanten B70 sind jahresdurchschnittliche Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 7 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ für die Betriebsphase im Jahr 2022 zu erwarten. Je später die Inbetriebnahme erfolgen wird, desto geringer wird auch der projektbedingte Immissionsbeitrag. Für die Betriebsphase im Jahr 2030 sind Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 3 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ zu erwarten. Für beide Betriebsphasen wird der IG-L Grenzwert für NO_2 eingehalten.

Naturschutz

Wertvolles Ackerland wind zubetoniert. Naturräume werden zerstört.
Ich fordere die Ertüchtigung des Bestandes, da dadurch Beeinträchtigungen (Zerschnittene große Ackerflächen, lange Zufahrtswege, Verlust von ökologisch bewirtschafteten Flächen, Zerstörung der Lebensräume von Tieren) wegfallen und nur wenige ha Boden verbraucht würden.

Wildwechsel, Brutstellen von Wiedehopf, Eisvogel wird durch Verbauung, Lärm und Emissionen zerstört!!!

Verlust des Naherholungsgebietes.
Der Bau der Trasse würde nicht zu verantwortende Eingriffe in die Ökosysteme der Kainach entlang hervorrufen und den Erholungsraum für viele Freizeitsportler und Spaziergänger, davon auch viele Kinder - unsere Zukunft - massiv verschlechtern.

Diese Beeinträchtigungen beziehen sich vor allem auf Lebensraumzerschneidungen, Emissions- und Lärmbelastungen aufs gesamte Kainachtal von Mooskirchen bis Krottendorf.

Stellungnahme zu dieser Einwendung seitens der Einreichplanerin:
Negative Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf Tiere und Pflanzen während der Bau- und Betriebsphase werden durch die Umsetzung einer Vielzahl von Maßnahmen hintenan gehalten.

Zum einen werden Maßnahmen gesetzt, die die vorhandene Tier- und Pflanzenwelt im Kainachtal schützen wie zum Beispiel das vorzeitige Absammeln von Individuen aus dem Baufeld, das Errichten

von Sperrzäunen am Baustellenrand und Bauzeitregelungen. In der Betriebsphase werden Amphibienschutzleiteinrichtungen und Wildzäune errichtet, um Kollisionen mit Fahrzeugen zu verhindern.

Zum anderen steht der bestmögliche Erhalt von Lebensraumfunktionen im Vordergrund, dafür werden Nistkästen für Vögel und Fledermäuse angebracht, Alt- und Totbäume geschützt, vorhandene Leitstrukturen erhalten bzw. gefördert und neue Querungsmöglichkeiten für Tiere geschaffen.

Zum Ausgleich beanspruchter Lebensräume und zur Verbesserung der Lebensraumsituation werden neue Lebensräume geschaffen wie Wiesen/Grünlandbrachen, Obstbaumbestände, Hecken und flussbegleitende Wälder (siehe unten).

Zur Lebensraumwiederherstellung und Aufrechterhaltung der Leitstrukturfunktion im Zuge der Kainachverlegung erfolgt eine naturnahe Gewässergestaltung mit Gehölzpflanzungen entlang des Flusses bzw. Gehölz- und Wiesenpflanzungen auf Restflächen zwischen Straße und Kainach, um somit die Funktion des für zahlreiche Tiergruppen essentiell bedeutenden Wanderkorridors entlang der Kainach sicherzustellen und das Lebensraumpotential an der Kainach naturschutzfachlich aufzuwerten. Der Wiedehopf ist im Projektgebiet und dessen Umgebung aufgrund des fast vollständigen Fehlens eines Nahrungshabitates (kurzrasiges, bevorzugt beweidetes Dauergrünland) kein Brutvogel (mehr). Der Eisvogel brütet nicht im von Eingriffen betroffenen Flussbereich, hier fehlen geeignete Steilwände.
Grundsätzlich ist auf die oa. Ausführungen der Konsenswerberin bzw. auf die Ausführungen des ASV zur Einwendung der OZ 033 zu verweisen. Darüber hinaus finden sich Informationen über die ggst. Brutvogelfauna im ggst. Fachgutachten wieder.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Raumplanung

In der Kundmachung/Edikt 2021wird im Teil 11.7 Regionalentwicklung Seite 22 und 23 ausgeführt, dass gemäß Regionalem Entwicklungsprogramm (REPRO) weitere Zerschneidungen und Segmentierungen landwirtschaftlicher Vorrangzonen zu vermeiden bzw. diese zu sichern sind. Die Umsetzung des geplanten Projektes würde hier einen Zielkonflikt in Bezug auf das REPRO ergeben.

ASV DI Wieser führt in seiner Stellungnahme vom 31.08.2022, GZ.: ABT17-39009/2014-277 aus, dass die Trasse auch als freizuhaltender Planungskorridor („Straßenprojekte“) in das regionale Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) aufgenommen wurde.

Aus überörtlicher Sicht überwiegt die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse für den weststeirischen Zentralraum die - trotz umfangreicher geplanter Ausgleichsmaßnahmen - lokal zu Beeinträchtigungen der Erholungswerte entlang der geplanten Trasse führen werden.

Umweltmedizin

Luftschadstoffimmissionen
Bei Umsetzung der geplanten Umfahrung zwischen Mooskirchen und Krottendorf werden alle Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L eingehalten.

Für den Schadstoff NO_2 ist in Zukunft aufgrund der natürlichen Flottenerneuerung - unabhängig von der Umsetzung des Projektes - eine deutliche Reduktion der Belastung zu erwarten. Für den Schadstoff PM_{10} (Feinstaub) ergeben sich bei keinem Anrainer relevante Verschlechterungen. Durch den neuen Trassenverlauf sind jedoch bei einigen Anrainern relevante Verbesserungen der Luftgüte zu erwarten. In der Gesamtbetrachtung profitieren deutlich mehr Anrainer von einer Verbesserung der Luftgüte, als Anrainer von einer Verschlechterung betroffen sind.

Lärmimmissionen
Bedingt durch Lärmschutzmaßnahmen können die Richtwerte eingehalten werden. Laut Schalltechniker der Konsenswerberin können die Belastungen der Siedlungsbereiche von Mooskirchen, Dietenberg, Hallersdorf, Bubendorf und Stögersdorf durch die Wirkung von Lärm mindernden Maßnahmen reduziert werden.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 14) Die Zukunft ist nicht der Individualverkehr mit noch mehr PKW'S und LKW'S.
Durch den Bau der neuen Trasse würden nur etwas mehr als 60% des Verkehrsaufkommens auf die neue Trasse verlagert, mindestens 30% bis 40% des Gesamtverkehrsaufkommens verbleiben auf der alten B70. Die Begründung für die neue Trasse beruht auf Prognosen von ansteigendem Verkehrsaufkommen für die Zukunft. Tatsache ist aber, dass die Zahlen derzeit stagnieren und in Zukunft sinken werden. Dies ist mit der sinkenden Entwicklung des Individualverkehrs im Allgemeinen und auf die rückläufige Entwicklung im Kernraum des Bezirks begründet. Ich fordere eine Neubewertung der Prognosen zur Verkehrsentwicklung aus heutiger aktueller Sicht, denn die Grundlagen für die Notwendigkeit des Neubaus stammen rund um das Jahr 2000. Es wurden die Zahlen für die gescheiterte Bahntrasse einfach auf die Kainachnahe Trasse übertragen.

Fachplaner Hochkofler:

Die Bevölkerungsentwicklung, welche im Raum Voitsberg bis zum Jahr 2030 stagniert bzw. leicht abnimmt, wurde im Modell berücksichtigt. Neben der Bevölkerungsentwicklung beeinflussen jedoch auch Neuansiedlungen von Gewerbebetrieben das zukünftige Verkehrsgeschehen. Dadurch kann auch trotz stagnierender Bevölkerungsentwicklung die Verkehrsbelastung an bestimmten Streckenzügen zunehmen.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.
Punkt 2) (lfd. Nr. 14) Nutzung und Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel.
Warum wurde es nie angedacht den öffentlichen Verkehr, die GKB Verbindungen der S7 und des Buslinienverkehres attraktiver zu gestalten und die Zeiten auszuweiten?
Gerade in Zeiten des Klimawandels ist es notwendig umzudenken!!
Ich fordere eine Verbesserung der Taktfrequenz des öffentlichen Verkehres vom Kernraum (Köflach, Voitsberg...) Richtung Graz! Mit dem 1-2-3-Ticket könnte die Nutzung der GKB Transportmittel (S-Bahn, Busse) erleichtert werden!

Fachplaner Hochkofler:

Der Ausbau der GKB mit den entsprechenden Verlagerungswirkungen wurde im Prognoseverkehrsmodell mitberücksichtigt.

Aus derzeitiger Sicht und unter Berücksichtigung der statistischen Daten kann man nicht von einer Trendwende beim motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgehen, da u.a. eine Änderung der Antriebsform bei Kraftfahrzeugen (vom fossiler Antriebsform auf Elektromobilität) keine Mobilitätsänderung im Verkehrssystem implizieren. Weiters zeigte sich vor allem bei den Fahrgastzahlen des öffentlichen Verkehrs einen Rückgang in der noch andauernden Pandemiezeit. Welche langfristigen Auswirkungen diese Pandemie auf den ÖV hat und es eventuell eine Verschiebung in Richtung MIV gibt, kann derzeit aus fachlicher Sicht nicht eingeschätzt werden.
Aus fachlicher Sicht sind die Ausführungen des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Punkt 1) (lfd. Nr. 24) Unglaubliche Kosten.
Mit einem Drittel der Kosten könnte der Bestand der B70 ausgebaut werden. Bestehende Begleitwege könnten genutzt werden. Auch Lärmschutzmaßnahmen, Geh- und Radwege könnten endlich ausgebaut werden. Durch die Gemeindezusammenlegung wurde die strukturelle Entwicklung im Ort St. Johann o.H. gestoppt, das Ortszentrum wurde mit Gemeindeamt, Ärztezentrum, Polizei nach Pichling verlegt. Das immer wieder angeführte Argument der Trennwirkung ist somit entkräftet.

Fachplaner Jereb:

Im Jahr 1982 wurde ein 4-spuriger Bestandsausbau mit beidseitigen Begleitstraßen untersucht. Diese Variante scheiterte am Widerstand der Bevölkerung und der Gemeindevertretungen. Im Jahr 1993 wurde daraufhin ein 2-spuriger Bestandsausbau untersucht. Dabei wurde sowohl ein Ausbau mit beidseitigen Begleitwegen als auch ein Ausbau mit einem einseitigen Geh- und Radweg und Lärmschutz in der Gemeinde Söding betrachtet. Dabei ergab sich, dass die erforderliche Leistungsfähigkeit der Straße mit einem 2-spurigen Ausbau nicht erreicht werden kann. Durch den Ausbau am Bestand ergaben sich Trennwirkungen, so dass die Umfeldverträglichkeit nicht erreicht werden konnte und diese Alternativen ausgeschieden wurden. Im Jahr 1996 wurde nochmals die Möglichkeit eines 2-streifigen Bestandsausbaus überprüft. Auch im Jahr 1996 konnte die erforderliche Betriebsgeschwindigkeit durch diesen Ausbau nicht erreicht werden. Außerdem würde es durch die erforderlichen Begleitwege und Lärmschutzmaßnahmen zu einem massiven optischen Eingriff in das Ortsbild führen und der Ort durch die Trasse zweigeteilt. Die Trennwirkung würde zu einer massiven Behinderung des landwirtschaftlichen Verkehrs sowie des Fußgängerverkehrs führen.

Da diese Problemfelder bei einem Ausbau am Bestand bestehen bleiben, wurde ein Bestandsausbau nach 1996 nicht mehr in Betracht gezogen.

Die Verlegung des Gemeindeamtes von Söding-St. Johann nach Pichling ändert nichts an der Trennwirkung für den landwirtschaftlichen Verkehr und den Fußgängerverkehr.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.
Punkt 2) (lfd. Nr. 24) Wenn man sich die Fachinformation, Präsentationen und Kommentare im Internet anschaut und anhört, wird nur Positives berichtet. Es gibt nicht einmal den Ansatz einer negativen oder beeinträchtigenden Auswirkung. Dadurch wird der gesamten Bevölkerung ein völlig falsches und einseitiges Bild vermittelt! Als Bürger haben wir aber das Recht und die öffentliche Hand andererseits

die Pflicht möglichst objektiv informiert zu werden bzw. zu informieren! Die Objektivität und die Ausgewogenheit fehlen hier vollkommen. Ich möchte Sie bitten und eigentlich muss ich es von Ihnen einfordern:

Holen Sie diese ergänzenden Informationen nach und teilen Sie das dann mit allen!!

Fachplaner Jereb:

Die Auswirkungen der geplanten Straße auf die jeweiligen Schutzgüter sind der Zusammenfassung der Umweltverträglichkeitsprüfung (Einlage II 1) sowie den Fachberichten zu entnehmen.

Im Rahmen der UVP werden Auswirkungen eines Vorhabens auf gesetzlich festgelegte Schutzgüter überprüft. Dies geschah auch im Rahmen dieses lfd. Verfahrens.

Wasserbautechnik

Aus wasserbautechnischer Sicht wird das vorgelegte Projekt auf mögliche Auswirkungen beurteilt. Die Beurteilung eines Hochwasserschutzes und allenfalls mögliche Auswirkungen sind nicht Aufgabe des wasserbautechnischen ASV im ggst. Verfahren. Die hydraulischen Berechnungen wurden dem Stand der Technik entsprechend von einem hierzu fachkundigen Büro auf Basis der hydrographischen Vorgaben der zuständigen Landesabteilung mit anerkannten hydraulischen Berechnungsmethoden durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt. Generell sind die Durchlässe so gelegt, dass das Hochwasser nach Abklingen der Hochwasserwelle zur Kainach zurückströmen kann.

Wildökologie

„Wildwechsel, Brutstellen von Wiedehopf, Eisvogel wird durch Verbauung, Lärm und Emissionen zerstört!!!“

Von Seiten der Projektwerberin werden dazu folgende Ausführungen gemacht*: Zur Vermeidung von Wildunfällen wird die Trasse auf ihrer gesamten Länge dort, wo keine Lärmschutzwände vorhanden sind, gezäunt. Ungehinderte, für die vorkommenden Wildarten ausreichend groß dimensionierte Querungsmöglichkeiten sind vorhanden. Durch diese Maßnahmen werden einerseits Individuenverluste durch Kollisionen auf der Straße vermieden, andererseits bleiben Wanderkorridore erhalten.*

Auch wenn gewohnte Wildwechsel zum Teil von der neuen Trasse versperrt werden, sind im Projekt Querungsmöglichkeiten vorgesehen, die nach einer gewissen Gewöhnungsphase auch von den Wildtieren angenommen werden. Dass das Projekt nachteilige Auswirkungen haben wird ist unwidersprochen, diese können mit Hilfe verschiedener Maßnahmen jedoch auf ein tolerierbares Maß reduziert werden.

Bei den Vorbringen von Christina, Rebekka, Mira, Benjamin, und Georg Hager handelt es sich um bereits mehrfach vorgetragene - nahezu wortidente - Einwendungen, die mangels Vorbringens subjektiver Rechte zurückzuweisen waren.

Anita und Johann Pirstinger (OZ 93 und OZ 194):

Boden und Landwirtschaft

Dr. Scholler:

Flächenverlust, Flächenzerschneidung, Entschädigungen.
Der dauerhafte Verlust von wertvollen Acker- und Weideflächen ist ein eindeutig negativer Beitrag hinsichtlich der Bodenversiegelung in Österreich. Allerdings sind die Belastungen des Verkehrs, die derzeit im untergeordneten Straßennetz mit deutlich erhöhten Immissionen vorhanden sind und auf diesen Lückenschluss verlagert werden sollen, in eine Bewertung miteinzubeziehen, sodass unter Berücksichtigung von Entlastung und Belastung sowie der Gesamtfläche eine Auswirkung verbleibt, die insgesamt mit geringfügig zu bewerten ist. In UVP Genehmigungsverfahren sind eventuelle Entschädigungen nicht Gegenstand der Bewertung. Daher muss diesbezüglich auf das Zivilrecht verwiesen werden.

Dr. Kuderna:

Zusammenfassung: Bodenverbrauch.

Stellungnahme:
Es werden 10,5 ha landwirtschaftliche Flächen (davon 9,9 ha Ackerland) durch das Vorhaben verbraucht. Wie im Gutachten dargelegt und in unterschiedlichen Datengrundlagen ersichtlich (digitaler Atlas des Landes Steiermark, elektronische österreichische Bodenkarte, eBod), führt die Trasse überwiegend durch mittelwertiges Ackerland, teilweise durch geringwertiges Ackerland und nur vereinzelt durch hochwertiges Ackerland. Bodenverbessernde Maßnahmen für landwirtschaftliche Flächen im Umfeld sind vorgesehen. Die Versiegelung und der Verlust von 5 ha Boden ist vor dem Hintergrund der gesamten land- und forstwirtschaftlich genutzten Fläche in den Umlandgemeinden (9.600 ha) und dem Verlust von jährlich 57 ha in diesem Gebiet (Durchschnitt 1990 - 2010) als geringfügig zu bewerten.

Zu möglichen negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Bewirtschaftung führt Dr. Kuderna aus, dass generell ein Straßenbau einer biologischen Bodennutzung angrenzender Feldstücke nicht entgegensteht. Darüber hinaus wurden die erwartbaren Immissionen in der UVE bewertet und als vernachlässigbar erkannt.

Klima und Energie

Die Stellungnahme zum gegenständlichen Vorhaben, welche den Fachbereich Klima und Energie betrifft, wurde bei der Erstellung des Gutachtens der ASV der Behörde berücksichtigt. Auf das Fachgutachten vom 08.07.2022 wird hingewiesen.

Luftreinhaltung und Lokalklima

Bei Umsetzung der geplanten Umfahrung zwischen Mooskirchen und Krottendorf werden alle Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L (siehe Kapitel 1.2.3 bzw. 9.5 im Fachgutachten) eingehalten. Für den Schadstoff NO_2 ist in Zukunft aufgrund der natürlichen Flottenerneuerung - unabhängig von der Umsetzung des Projektes - eine deutliche Reduktion der Belastung zu erwarten. Für den Schadstoff PM10 (Feinstaub) ergeben sich bei keinem Anrainer relevante Verschlechterungen. Durch den neuen Trassenverlauf sind jedoch bei einigen Anrainern relevante Verbesserungen der

Luftgüte zu erwarten. In der Gesamtbetrachtung profitieren deutlich mehr Anrainer von einer Verbesserung der Luftgüte, als Anrainer von einer Verschlechterung betroffen sind.

Die strengsten Kriterien zur Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen sind die Beurteilungswerte für ein Jahr (NO_2-Jahresmittelwert, $PM_{2.5}$-Jahresmittelwert, Anzahl der PM_{10}-Überschreitungstage pro Jahr). Im unmittelbaren Nahbereich zur Straße in einer Entfernung von rund 40 m zur Trassenachse der geplanten B70 sind jahresdurchschnittliche Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 7 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ für die Betriebsphase im Jahr 2022 zu erwarten. Je später die Inbetriebnahme erfolgen wird, desto geringer wird auch der projektbedingte Immissionsbeitrag. Für die Betriebsphase im Jahr 2030 sind Zusatzbelastungen für NO_2 von bis zu 3 µg/m³ und für PM_{10} bis zu 2 µg/m³ zu erwarten. Für beide Betriebsphasen wird der IG-L Grenzwert für NO_2 eingehalten.

Wie die flächenhafte Berechnung der projektbedingten Immissionsbeiträge durch die neue Straße zeigt (z.B. Abbildung 19), sinken diese mit zunehmender Entfernung zur Trasse. Erhöhte Lagen am Rande des Kainachtals sind also durch Luftschadstoffe nicht betroffen.

Naturschutz

Der Bau der Trasse würde nicht zu verantwortende Eingriffe in die Ökosysteme an der Kainach entlang hervorrufen. Die Beeinträchtigungen beziehen sich vor allem auf Lebenszeitraumzerschneidungen, Emissions- und Lärmbelastungen aufs gesamte Kainachtal von Krottendorf bis Mooskirchen.

Stellungnahme zu dieser Einwendung seitens der Einreichplanerin:
Negative Auswirkungen des Straßenbauvorhabens auf Tiere und Pflanzen während der Bau- und Betriebsphase werden durch die Umsetzung einer Vielzahl von Maßnahmen hintenan gehalten.

Zum einen werden Maßnahmen gesetzt, die die vorhandene Tier- und Pflanzenwelt im Kainachtal schützen wie zum Beispiel das vorzeitige Absammeln von Individuen aus dem Baufeld, das Errichten von Sperrzäunen am Baustellenrand und Bauzeitregelungen. In der Betriebsphase werden Amphibienschutzleiteinrichtungen und Wildzäune errichtet, um Kollisionen mit Fahrzeugen zu verhindern.

Zum anderen steht der bestmögliche Erhalt von Lebensraumfunktionen im Vordergrund, dafür werden Nistkästen für Vögel und Fledermäuse angebracht, Alt- und Totbäume geschützt, vorhandene Leitstrukturen erhalten bzw. gefördert und neue Querungsmöglichkeiten für Tiere geschaffen.

Zum Ausgleich beanspruchter Lebensräume und zur Verbesserung der Lebensraumsituation werden neue Lebensräume geschaffen wie Wiesen/Grünlandbrachen, Obstbaumbestände, Hecken und flussbegleitende Wälder (siehe unten).

Zur Lebensraumwiederherstellung und Aufrechterhaltung der Leitstrukturfunktion im Zuge der Kainachverlegung erfolgt eine naturnahe Gewässergestaltung mit Gehölzpflanzungen entlang des Flusses bzw. Gehölz- und Wiesenpflanzungen auf Restflächen zwischen Straße und Kainach, um somit die Funktion des für zahlreiche Tiergruppen essentiell bedeutenden Wanderkorridors entlang der Kainach sicherzustellen und das Lebensraumpotential an der Kainach naturschutzfachlich aufzuwerten.

Grundsätzlich ist auf die oa. Ausführungen der Konsenswerberin bzw. auf die Ausführungen des ASV zur Einwendung der OZ 033 zu verweisen.

Raumplanung

In der Kundmachung/Edikt 2021wird im Teil 11.7 Regionalentwicklung Seite 22 und 23 ausgeführt, dass gemäß Regionalem Entwicklungsprogramm (REPRO) weitere Zerschneidungen und Segmentierungen landwirtschaftlicher Vorrangzonen zu vermeiden bzw. diese zu sichern sind. Die Umsetzung des geplanten Projektes würde hier einen Zielkonflikt in Bezug auf das REPRO ergeben.

ASV DI Wieser führt in seiner Stellungnahme vom 31.08.2022, GZ.: ABT17-39009/2014-277 aus, dass die Trasse auch als freizuhaltender Planungskorridor („Straßenprojekte“) in das regionale Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) aufgenommen wurde.

Aus überörtlicher Sicht überwiegt die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse für den weststeirischen Zentralraum die - trotz umfangreicher geplanter Ausgleichsmaßnahmen - lokal zu Beeinträchtigungen der Erholungswerte entlang der geplanten Trasse führen werden.

Schall- und Erschütterungstechnik

Die Einwendung wurde vom ASV behandelt und inhaltlich im Fachgutachten berücksichtigt.

Umweltmedizin

Lärm- und Luftschadstoffimmissionen wurden im Gutachten beurteilt.
Luftschadstoffe:

Die Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 20 IG-L können eingehalten werden.

Verkehrstechnik

Punkt 1) (lfd. Nr. 9) Durch die neue Trasse würden Emissionen und Lärm auf das ganze Kainachtal, vor allem auf die Siedlungen an den Hügelrändern (Dietenberg, Hallersdorf) verteilt werden. Besonders die mehr als 10 m hohe Brücke über die GKB Strecke bei der Steinwand kann nicht lärmgeschützt werden! Ebenso wurde auch eine zweigleisige GKB Strecke und Elektrizität der GKB nicht mit eingeplant. Wir fordern dazu Untersuchungen, Fakten und Daten über einen entsprechenden Ausbau der Bahnstrecke, sowie Konzepte der Dekarbonisierung der Industrie im Großraum Voitsberg.

<u>Fachplaner Frisch:</u>

Nach derzeitigem Stand ist ein 2-gleisiger Ausbau der GKB-Strecke nicht vorgesehen. Die derzeitigen Ausbauvorhaben auf der GKB-Strecke betreffen die Elektrifizierung, den Ausbau der Stellwerks- und Sicherungstechnik sowie eine sichere Gesamtlösung für alle Eisenbahnkreuzungen bzw. die Umsetzung der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2021. Nach Angaben der GKB reduzieren sich durch eine Elektrifizierung die Fahrzeiten von Voitsberg nach Graz auf ca. 30 Minuten und sind dichtere Takt-Intervalle möglich.

Aus fachlicher Sicht ist die Ausführung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel.

Punkt 1) (lfd. Nr. 14) Eine bessere Verkehrssicherheit als beim derzeitigen Bestand ist nicht gewährleistet. Da die Straße jeweils nur eine Richtungsfahrbahn hat, eine Geschwindigkeit von 100 km/h erlaubt sein wird und die neue Trasse extrem im Nebelgebiet und Glatteisgefahrenbereich liegt

sind riskante Überholmanöver bei hoher Geschwindigkeit mit horrenden Unfallfolgen zu erwarten. Im Vergleich zum Ausbau der B70 bei der Umfahrung Krottendorf hat es seit der Eröffnung eine Vielzahl mehr an Verkehrstoten und Schwerverletzten gegeben als vorher im Altbestand. Das beweist ganz klar die Gefährlichkeit derartiger Verkehrsplanungen für die Menschen und schadet zusätzlich massiv der Umwelt.

Fachplaner Hochkofler:

Im Zeitraum 2000 bis 2015 ereigneten sich auf der B70 Packer Straße zwischen Kilometer 20 und 26 320 Unfälle mit Personenschaden. 453 Personen wurden verletzt, 43 Personen schwer verletzt und 4 Personen getötet. Die häufigsten Unfalltypen auf der bestehenden B70 zwischen Kilometer 20 und 26 sind Auffahrunfälle auf verkehrsbedingt stehende Fahrzeuge auf der Geraden, Auffahrunfälle auf stehende Fahrzeuge in Kreuzungsbereichen oder Auffahrunfälle auf Linksabbieger. Ein Grund für Auffahrunfälle im Richtungsverkehr ist neben überhöhter Fahrgeschwindigkeit bei hohen Verkehrsstärken auch eine Inhomogenität des Geschwindigkeitsniveaus. Diese ist im betrachteten Streckenabschnitt aufgrund der Rückstauerscheinungen im Zulaufbereich zu den Kreisverkehrsanlagen sowie aufgrund des vorhandenen Langsam-Verkehrs und der hohen Anzahl an Einmündungen zu Häusern oder Grundstücken gegeben.

Durch den Bau der B70 - Umfahrungsstraße kommt es zu einem deutlichen Rückgang der Verkehrsbelastung auf der bestehenden B70, daher ist in diesem Abschnitt aufgrund der reduzierten Anzahl an Konfliktsituationen von einer Verbesserung der Verkehrssicherheit auszugehen.

Die nach den aktuellen Richtlinien trassierte B70 Packer Straße - Abschnitt „Mooskirchen - Krottendorf“ (B70 - Umfahrungsstraße) ist entsprechend verkehrssicher. Durch die bei Realisierung der B70 - Umfahrungsstraße vorgesehene Trennung des Langsamverkehrs vom fließenden Verkehr durch Errichtung von entsprechenden Begleitwegen kommt es zum einen zu weniger Überholvorgängen von langsam fahrenden KFZ, zum anderen zu keiner Kolonnenverkehrsbildung hinter langsam fahrenden KFZ (Vermeidung von Auffahrunfällen). Die Verknüpfung der geplanten B70 - Umfahrungsstraße erfolgt niveaufrei an den Autobahnzubringer A2 ASt Mooskirchen sowie an das untergeordnete Straßennetz. Damit werden kreuzende bzw. links ein- und links abbiegende - in sich konfliktträchtige - Fahrzeugmanöver abschließend vermieden, was folglich eine optimale Anbindungslösung in Bezug auf die Verkehrssicherheit darstellt.

Die erforderlichen Sichtweiten laut RVS 03.03.23 werden über die gesamte Länge der B70 Neu gewährleistet. Die erforderlichen Überholsichtweiten, welche bei einer Projektierungsgeschwindigkeit von 100 km/h bei 600 m liegen, sind an mehreren Streckenabschnitten der geplanten Trasse gegeben und können dem technischen Bericht entnommen werden.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.
Punkt 2) (lfd. Nr. 14) Durch den geplanten Bau der neuen Trasse würden mindestens 40% - 50% des Verkehrs auf der alten B70 verbleiben. Der Individualverkehr ist schon und wird künftig grundsätzlich schrumpfen durch die rückläufige Bevölkerungsentwicklung im Kernraum des Bezirks.

Für Fahrten in den Norden von Graz wird weiterhin die viel kürzere Strecke über Hitzendorf als die Autobahn nach Graz-Süd gewählt werden. Das bedeutet aber für solche Fahrten einen größeren Zeitaufwand und eine längere Strecke als bisher, nämlich von der Einbindung in den Autobahnzubringer bis zum Kreisverkehr Söding im Ausmaß von ca. 2 km. Zudem eine Mehrbelastung

an CO_2 durch eine höhere Fahrgeschwindigkeit sind in der Planung nicht erwähnt. Die strengen Klimaziele bringen eine rasche Änderung des motorisierten Individualverkehrs im nächsten Jahrzehnt mit sich und verändern den Pendlerverkehr nachhaltig.

Fachplaner Hochkofler:

Die Bevölkerungsentwicklung, welche im Raum Voitsberg bis zum Jahr 2030 stagniert bzw. leicht abnimmt, wurde im Modell berücksichtigt. Neben der Bevölkerungsentwicklung beeinflussen jedoch auch Neuansiedlungen von Gewerbebetrieben das zukünftige Verkehrsgeschehen. Dadurch kann auch trotz stagnierender Bevölkerungsentwicklung die Verkehrsbelastung an bestimmten Streckenzügen zunehmen.

Zu einer längeren Strecke von Graz (Norden) in den Raum Voitsberg kommt es nicht, da die bestehende B70 erhalten bleibt und somit die gleiche Strecke befahren werden kann. Dementsprechend wird sich der Zeitaufwand auch nicht erhöhen, sondern aufgrund der reduzierten Verkehrsbelastungen vor allem in den Spitzenstunden auf der bestehenden B70 etwas verringern.

Auch die Route von Hitzendorf über die B70 Neu führt trotz längerer Wegstrecke aufgrund der höheren zulässigen Geschwindigkeit zu einem flüssigeren Verkehrsablauf und zu einer etwas kürzeren Fahrzeit.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.
Punkt 1) (lfd. Nr. 24) Durch eine umfassende Verkehrsertüchtigung des Bestandes der B70 konnte mit einem Drittel der Kosten In kurzer Zeit eine kreuzungsfreie Verbindung von Krottendorf zum Autobahnzubringer der A2 geschaffen werden. Bestehende Begleitwege könnten genutzt, erweitert und so die Verkehrssicherheit für die Anrainerweiterhin sichergestellt werden.

Zusammenfassung der Hauseinfahrten über ev. Verbindungsstraßen und Nebenstraßen - die auch noch bestehen, Überführungen für Fußgänger und Radfahrer, Lärmschutzmaßnahmen. Geh- und Radwege könnten endlich ausgebaut werden.

Durch die Unterführungen für den querenden Verkehr in St. Johann und Köppling wird sogar eine Verbesserung erzielt. Daher fordern wir eine Neubewertung der Situation für einen raschen Schutz der Bevölkerung.

Fachplaner Jereb:

Im Jahr 1982 wurde ein 4-spuriger Bestandsausbau mit beidseitigen Begleitstraßen untersucht. Diese Variante scheiterte am Widerstand der Bevölkerung und der Gemeindevertretungen. Im Jahr 1993 wurde daraufhin ein 2-spuriger Bestandsausbau untersucht. Dabei wurde sowohl ein Ausbau mit beidseitigen Begleitwegen als auch ein Ausbau mit einem einseitigen Geh- und Radweg und Lärmschutz in der Gemeinde Söding betrachtet. Dabei ergab sich, dass die erforderliche Leistungsfähigkeit der Straße mit einem 2-spurigen Ausbau nicht erreicht werden kann. Durch den Ausbau am Bestand ergaben sich Trennwirkungen, so dass die Umfeldverträglichkeit nicht erreicht werden konnte und diese Alternativen ausgeschieden wurden. Im Jahr 1996 wurde nochmals die Möglichkeit eines 2-streifigen Bestandsausbaus überprüft. Auch im Jahr 1996 konnte die erforderliche Betriebsgeschwindigkeit durch diesen Ausbau nicht erreicht werden. Außerdem würde es durch die erforderlichen Begleitwege und Lärmschutzmaßnahmen zu einem massiven optischen Eingriff in das

Ortsbild führen und der Ort durch die Trasse zweigeteilt. Die Trennwirkung würde zu einer massiven Behinderung des landwirtschaftlichen Verkehrs sowie des Fußgängerverkehrs führen.

Da diese Problemfelder bei einem Ausbau am Bestand bestehen bleiben, wurde ein Bestandsausbau nach 1996 nicht mehr in Betracht gezogen.

Die Verlegung des Gemeindeamtes von Söding-St. Johann nach Pichling ändert nichts an der Trennwirkung für den landwirtschaftlichen Verkehr und den Fußgängerverkehr.

Aus fachlicher Sicht ist die Erläuterung des Fachplaners nachvollziehbar und plausibel, daher gibt es keine Ergänzung von Seiten des ASV.

Wasserbautechnik

Aus wasserbautechnischer Sicht wird das vorgelegte Projekt auf mögliche Auswirkungen beurteilt. Die Beurteilung eines Hochwasserschutzes und allenfalls mögliche Auswirkungen sind nicht Aufgabe des wasserbautechnischen ASV im ggst. Verfahren. Die hydraulischen Berechnungen wurden dem Stand der Technik entsprechend von einem hierzu fachkundigen Büro auf Basis der hydrographischen Vorgaben der zuständigen Landesabteilung mit anerkannten hydraulischen Berechnungsmethoden durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass der Wasserspiegel im Siedlungsgebiet keine merkbaren Änderungen durch das Projekt erfährt. Generell sind die Durchlässe so gelegt, dass das Hochwasser nach Abklingen der Hochwasserwelle zur Kainach zurückströmen kann.

Eingangs muss festgehalten werden, dass die Abteilung 13 lediglich das Genehmigungsverfahren im verwaltungsrechtlichen Sinne durchführt. Die Planung und Einreichung, sowie die Beauftragung externer Fachplaner erfolgt ausschließlich durch die antragsstellende Abteilung: Abteilung 16. Die bereits mehrfach wortident relevierten Einwendungen waren mangels Vorbringens subjektiver Rechte zurückzuweisen.

1.3. Stellungnahmen/Einwendungen nach Ablauf der Ediktsfrist

OZ	Einwender	Belegdatum	Eingangsdatum
98	Erich Kleindienst	15.05.2021	15.05.2021
102	Robert Roth	30.05.2021	30.05.2021
129	Josef Archan	22.04.2022	22.04.2022
150	Herbert Schwabl	12.01.2023	12.01.2023
155	Verein Nett	13.04.2023	17.04.2023
163	Herbert Schwabl	30.05.2023	30.05.2023
169	Franz Moises	12.06.2023	12.06.2023
171	Josef und Brigitta Archan	14.06.2023	14.06.2023

192	Karl Stadler	01.09.2023	01.09.2023
194	Josef Archan, Brigitta Archan, Christina Hager, Manuela Thalhammer, Peter Papst, Dr. Gisela und Markus Peer, Ing. Harald Roll, Gertrude Roll, Franz Roll, Werner Obergmeiner, Ingo Obergmeiner, Christine Obergmeiner, Mag. Reinhard Schmiedel, Nicole Fromm, Stefan Fromm, Dora Fromm, Andrea Kranjec Kern, Ferdinand Moises, Herbert Leitgeb, Johann Tomaschitz, Herbert Schwabl, Raimund Rumpf, Martina Rumpf, Andrea Zach, Vinzenz Zach, Werner und Edeltraud Engwicht, Peter Wagner, Peter Grinschgl, Johann Pirstinger, Markus Hackl, Mag. Erich Poschner, Dorothea Schalk, Peter Schalk, Elfriede Moises, Gerhard Langmann, Franz Moises, Ernest Dirnbäck, Christine Dirnbäck, Ursula Ruprecht und Franz Rucker	05.09.2023	05.09.2023
195	Heinz Kürzl	05.09.2023	05.09.2023
196	Naturschutzbund Steiermark	05.09.2023	05.09.2023
198	Bürgerinitiative Heinz Kürzl	07.09.2023	07.09.2023
203	Martin Scheid	08.09.2023	08.09.2023
205	Naturschutzbund Steiermark	08.09.2023	08.09.2023
207	Markus und Andrea Schmölzer	06.09.2023 (Post)	11.09.2023
215	Heinz Klampfl	28.09.2023 (zu spät)	28.09.2023

Erich Kleindienst (OZ 98):

Anmerkung des koordinierenden ASV zu OZ 098: es handelt sich um eine Stellungnahme in der für die Umsetzung des geplanten Projektes argumentiert wird.

Zur rechtlichen Wertung darf auf die Ausführungen zu OZ 26 und 29 betreffend die Einwendungen von Erich Kleindienst oben verwiesen werden.

Robert Roth (OZ 102):

Die Stellungnahmefrist gemäß §§ 9, 9a UVP-G 2000 endete mit Freitag den 07.05.2021. Die Stellungnahme von Herrn Roth wurde per E-Mail am 30.05.2021 an die Behörde übermittelt und ist somit als verspätet und nicht mehr relevant zu werten. Dennoch darf der guten Ordnung halber auf folgende Ausführungen, auch wenn diese keine rechtliche Relevanz besitzen, verwiesen werden:
In dieser Einwendung werden vor allem positive Aspekte für das geplante Projekt aufgezeigt. Folgende Inhalte sind aus fachlicher Sicht jedoch relevant:

Wir bewirtschaften und besitzen Flächen an der B70 und an der projektierten Umfahrung. Die geplante Bodenversiegelung tut uns auch weh, und die kolportierten Ablösepreise sind eine Frechheit.

Dr. Kuderna führt zur Einwendung OZ 093 aus, dass die Versiegelung und der Verlust von 5 ha Boden vor dem Hintergrund der gesamten land- und forstwirtschaftlich genutzten Fläche in den Umlandgemeinden (9.600 ha) und dem Verlust von jährlich 57 ha in diesem Gebiet (Durchschnitt 1990 - 2010) als geringfügig zu bewerten ist. Diese Aussage gilt auch für diese Einwendung.

Die Stellungnahmefrist gemäß §§ 9, 9a UVP-G 2000 endete mit Freitag den 07.05.2021. Die Stellungnahme vom Herrn Robert Roth vom 30.05.2021, einlangend bei der Behörde am 30.05.2021, wird als verspätet zurückgewiesen.

Josef Archan (OZ 129):

Zur rechtlichen Wertung darf auf die Ausführungen zu OZ 85 betreffend die Einwendungen von Brigitta und Josef Archan oben verwiesen werden.

Verein Nett (OZ 155):

Die Stellungnahmefrist gemäß §§ 9, 9a UVP-G 2000 endete mit Freitag den 07.05.2021. Die Stellungnahme vom Verein Nett vom 13.04.2023, einlangend bei der Behörde am 17.04.2023, wird gemäß als verspätet zurückgewiesen.

Mag. Heinz Kürzl für die Bürgerinitiative „B70 Kainachnah - mit uns nicht machbar“ (OZ 195):

Einleitend darf auf die Ausführungen zu OZ 46 und 89 betreffend die Einwendungen der Bürgerinitiative „B70 Kainachnah - mit uns nicht machbar“ oben verwiesen werden. Auch die in OZ 195 bzw. OZ 198 getätigten Ausführungen entsprechen nicht den Anforderungen des § 19 Abs. 4 UVP-

G 2000, wonach eine Bürgerinitiative die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren geltend machen kann. Somit war diesen Vorbringen ebenfalls nicht stattzugeben.

Herbert Schwabl (OZ 150 und OZ 163):

Zur rechtlichen Wertung darf auf die Ausführungen zu OZ 43 oben verwiesen werden.

Franz Moises (OZ 169):

Zur rechtlichen Wertung darf auf die Ausführungen zu den Einwendungen von Hrn. Franz Moises in OZ 81 oben verwiesen werden.

Brigitta und Josef Archan (OZ 171):

Seitens der Einwender wurde in der von ihnen vorgebrachten Fachexpertise des Bio Zentrums Steiermark dem amtlichen Gutachten nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten. Nach ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes kann ein von einem tauglichen Sachverständigen erstelltes, mit den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen nicht im Widerspruch stehendes Gutachten nur auf gleicher fachlicher Ebene durch ein gleichwertiges Gutachten oder durch fachlich fundierte Argumente tauglich bekämpft werden. Dieser Einwendung war somit nicht stattzugeben.

Karl Stadler (OZ 192):

Zur rechtlichen Wertung darf auf die Ausführungen zu den Einwendungen von Hrn. Karl Stadler in OZ 42 oben verwiesen werden.

Josef Archan, Brigitta Archan, Christina Hager, Manuela Thalhammer, Peter Papst, Dr. Gisela und Markus Peer, Ing. Harald Roll, Gertrude Roll, Franz Roll, Werner Obergmeiner, Ingo Obergmeiner, Christine Obergmeiner, Mag. Reinhard Schmiedel, Nicole Fromm, Stefan Fromm, Dora Fromm, Andrea Kranjec Kern, Ferdinand Moises, Herbert Leitgeb, Johann Tomaschitz, Herbert Schwabl, Raimund Rumpf, Martina Rumpf, Andrea Zach, Vinzenz Zach, Werner und Edeltraud Engwicht, Peter Wagner, Peter Grinschgl, Johann Pirstinger, Markus Hackl, Mag. Erich Poschner, Dorothea Schalk, Peter Schalk, Elfriede Moises, Gerhard Langmann, Franz Moises, Ernest Dirnbäck, Christine Dirnbäck, Ursula Ruprecht und Franz Rucker (OZ 194):

Zur den rechtlichen Wertungen betreffend die einzelnen Vorbringen in OZ 194 darf auf die Ausführungen oben zu den jeweiligen korrespondierenden Einwenderinnen verwiesen werden. Es darf jedoch angemerkt werden, dass es sich in den meisten Fällen um nahezu wortidente Einwendungen handelt. Fr. Andrea Zach und Hr. Vinzenz Zach hatten bis zum Ablauf der Ediktalsfrist keine Einwendungen vorgebracht, weshalb die in OZ 194 erhobenen Einwendungen als verspätet zurückzuweisen waren. Sämtliche in OZ 194 gestellten „Anträge“ wie z.B. Bewertung der negativen Auswirkungen auf die landwirtschaftliche Bewirtschaftung waren mangels Rechtsgrundlage als unzulässig zurückzuweisen.

Naturschutzbund Steiermark und Österreichischer Naturschutzbund Landesgruppe Steiermark (OZ 196):

Zur rechtlichen Wertung darf auf die Ausführungen zu den Einwendungen in OZ 65, OZ 94 und OZ 205 oben verwiesen werden.

Mag. Heinz Kürzl für die Bürgerinitiative „B70 Kainachnah - mit uns nicht machbar“ (OZ 198):

Zur rechtlichen Wertung darf auf die Ausführungen zu OZ 46, 89 und 195 betreffend die Einwendungen der Bürgerinitiative „B70 Kainachnah - mit uns nicht machbar“ oben verwiesen werden.

Naturschutzbund Steiermark und Österreichischer Naturschutzbund Landesgruppe Steiermark (OZ 205):

Zur rechtlichen Wertung darf auf die Ausführungen zu den Einwendungen in OZ 65, OZ 94 und OZ 196 oben verwiesen werden.

Markus und Andrea Schmölzer (OZ 207):

Die Einwendungen 1, 2 und 3 sind mangels Vorbringens subjektiver Rechte zurückzuweisen. Einwendung 4, Lärmschutz, war unter Verweis auf die Ausführungen des Amtssachverständigen als unbegründet abzuweisen. Betreffend Einwand 5 kann auf die Ausführungen der humanmedizinischen Sachverständigen verwiesen werden, wobei als Beurteilungsmaßstab Folgendes zu beachten ist:
Die den Nachbarn gemäß § 17 Abs. 2 Z. 2 lit. a) und c) UVP-G 2000 gewährten subjektiv-öffentlichen Rechte beziehen sich auf das Leben oder die Gesundheit von Menschen; die unzumutbaren Belästigungen sind im Sinne des § 77 Abs. 2 der GewO 1994 danach zu beurteilen, wie sich die zu erwartenden Immissionen auf ein gesundes normal empfindendes Kind und auf einen gesunden normal empfindenden Erwachsenen auswirken (VwGH 06.07.2010, 2008/05/0115 bzw. BVwG 04.10.2021, W118 2197944-1). In Zusammenschau der rechtlichen Ausführungen mit den Ausführungen der Amtssachverständigen für Humanmedizin ergibt sich also, dass diese Einwendung als unbegründet abzuweisen war.

Heinz Klampfl (OZ 215):

Wie in der Kundmachung zur mündlichen Verhandlung vom 08.08.2023 (OZ 174) unter Bezug auf § 14 Abs. 2 UVP-G 2000 ausgeführt, waren Konkretisierungen von Vorbringen jedenfalls bis spätestens eine Woche vor dem Termin der mündlichen Verhandlung schriftlich bei der Behörde einzubringen; dies mit der Rechtsfolge, dass verspätete Vorbringen im Verfahren nicht mehr zu berücksichtigen sind. Die mündliche Verhandlung fand am 15.09 und 27.09.2023 statt, sodass die Einwendungen von Hrn. Heinz Klampfl aus OZ 215 vom 28.09.2023 als verspätet und somit als unzulässig zurückzuweisen waren.

1.4. Stellungnahmen/Einwendungen in der MVH

Nach der mit der UVP-G Novelle 2023 idF BGBl. I Nr. 26/2023 neu eingeführten Bestimmung des § 14 Abs. 2 UVP-G 2000 sind, soweit nicht Abs. 1 zur Anwendung kommt, Konkretisierungen von

Vorbringen jedenfalls bis spätestens eine Woche vor dem Termin der mündlichen Verhandlung (§ 16) schriftlich bei der Behörde einzubringen. Verspätete Vorbringen sind im Verfahren nicht mehr zu berücksichtigen. Wie in der Kundmachung zur mündlichen Verhandlung vom 08.08.2023 (OZ 174) unter Bezug auf § 14 Abs. 2 UVP-G 2000 ausgeführt, waren Konkretisierungen von Vorbringen jedenfalls bis spätestens eine Woche vor dem Termin der mündlichen Verhandlung schriftlich bei der Behörde einzubringen; dies mit der Rechtsfolge, dass verspätete Vorbringen im Verfahren nicht mehr zu berücksichtigen und somit unbeachtlich sind. Die mündliche Verhandlung fand am 15.09. und 27.09.2023 statt, sodass die dort vorgebrachten Einwendungen nicht mehr zu berücksichtigen waren. Aufgrund dieser Neuregelung, welche der Verfahrensbeschleunigung bzw. Verfahrensstrukturierung dienen soll, hat sich der Charakter der mündlichen Verhandlung eigentlich zu einer reinen mündlichen Erörterung im Sinne des AVG gewandelt. Diese Veränderung mag für die Betroffenen schwer nachzuvollziehen sein, ist aber aktuelle Rechtslage.

1.5. Ergänzende Stellungnahmen/Einwendungen nach der MVH

Nach Aussendung der Verhandlungsschrift langten noch folgende weitere Stellungnahmen/Einwendungen bzw. Vorbringen gegen die Verhandlungsschrift bei der Behörde ein:

OZ	Einwender	Belegdatum	Eingangsdatum
232	Karl Stadler	08.11.2023	08.11.2023
233	Bürgerinitiative Heinz Kürzl	09.11.2023	09.11.2023
234	Erich Poschner	12.11.2023	12.11.2023

Hinsichtlich der nachgereichten Stellungnahmen zur Verhandlungsniederschrift wird von Seiten der Behörde im Hinblick auf die gesetzlichen Bestimmungen der §§ 14 und 44 AVG kein Ergänzungsbedarf gesehen. Aus Sicht der Behörde ist der wesentliche Verhandlungsinhalt vollständig festgehalten. Aufgrund der nachträglich eingebrachten Stellungnahmen zur Verhandlungsschrift ergibt sich kein weiterer Handlungsbedarf, der zu einem anderen Ermittlungsergebnis hätte führen können (vgl. dazu auch *Hengstschläger/Leeb*, AVG § 14).

Bezogen auf das wiederholte Vorbringen von Karl Stadler aus OZ 232 darf abermals auf die Regelung des § 14 Abs. 2 UVP-G 2000 verwiesen werden, wonach dieses Vorbringen unbeachtlich und somit als unzulässig zurückzuweisen ist.

2. Formalrechtliche Aspekte:

Die Entscheidung gründet sich auf das durchgeführte Ermittlungsverfahren, insbesondere auf das Einreichprojekt samt Nachbesserungen und Projektmodifizierungen, die Ergebnisse der mündlichen Verhandlung vom 15.09. und 27.09.2023, auf die als Basis der Zusammenfassenden Bewertung erstellten Detailgutachten, auf die Zusammenfassende Bewertung sowie die ergänzenden Gutachten/Stellungnahmen der Sachverständigen sowie auf die Erklärungen der Parteien, der Beteiligten und der beizuziehenden Stellen.

Entgegen den Ankündigungen in diversen Stellungnahmen/Einwendungen wurde seitens der Einwender keinem einzigen Gutachten auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten. Nach ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes kann ein von einem tauglichen Sachverständigen erstelltes, mit den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen nicht im Widerspruch stehendes Gutachten, nur auf gleicher fachlicher Ebene durch ein gleichwertiges Gutachten oder durch fachlich fundierte Argumente tauglich bekämpft werden. Einwendungen gegen die Schlüssigkeit eines Gutachtens einschließlich der Behauptung, die Befundaufnahme sei unzureichend bzw. der Sachverständige gehe von unrichtigen Voraussetzungen aus, haben ebenso wie Einwendungen gegen die Vollständigkeit des Gutachtens nach der Rechtsprechung des VwGH auch dann Gewicht, wenn sie nicht auf gleicher fachlicher Ebene angesiedelt sind, also insbesondere auch ohne Gegengutachten erhoben werden (VwGH 25.04.2019, 2017/07/0214, mwN).

Die Prüfung der Behörde ergab, dass die eingeholten Gutachten der verfahrensbetrauten Sachverständigen vollständig, schlüssig und nachvollziehbar sind.

Parteistellung nach § 19 UVP-G 2000:
§ 19. (1) Parteistellung haben

1. Nachbarn/Nachbarinnen: Als Nachbarn/Nachbarinnen gelten Personen, die durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt oder deren dingliche Rechte im In- oder Ausland gefährdet werden könnten, sowie die Inhaber/Inhaberinnen von Einrichtungen, in denen sich regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten, hinsichtlich des Schutzes dieser Personen; als Nachbarn/Nachbarinnen gelten nicht Personen, die sich vorübergehend in der Nähe des Vorhabens aufhalten und nicht dinglich berechtigt sind; hinsichtlich Nachbarn/Nachbarinnen im Ausland gilt für Staaten, die nicht Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind, der Grundsatz der Gegenseitigkeit;
2. die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorgesehenen Parteien, soweit ihnen nicht bereits nach Z 1 Parteistellung zukommt;
3. der Umweltanwalt gemäß Abs. 3;
4. das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zur Wahrnehmung der wasserwirtschaftlichen Interessen gemäß §§ 55, 55g und 104a WRG 1959;
5. Gemeinden gemäß Abs. 3;
6. Bürgerinitiativen gemäß Abs. 4;
7. Umweltorganisationen, die gemäß Abs. 7 anerkannt wurden und
8. der Standortanwalt gemäß Abs. 12.
(Anm.: Abs. 2 aufgehoben durch Z 46, BGBl. I Nr. 26/2023)

(3) Der Umweltanwalt, die Standortgemeinde und die an diese unmittelbar angrenzenden österreichischen Gemeinden, die von wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt betroffen sein können, haben im Genehmigungsverfahren und im Verfahren nach § 20 Parteistellung. Der Umweltanwalt ist berechtigt, die Einhaltung von Rechtsvorschriften, die dem Schutz der Umwelt dienen, als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen und Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht sowie Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben. Gemeinden im Sinne des ersten Satzes sind berechtigt, die Einhaltung von Rechtsvorschriften, die dem Schutz der Umwelt oder der von ihnen wahrzunehmenden öffentlichen Interessen dienen, als subjektives Recht im

Verfahren geltend zu machen und Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht sowie Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben.

(4) Eine Stellungnahme gemäß § 9 Abs. 5 kann durch Eintragung in eine Unterschriftenliste unterstützt werden, wobei Name, Anschrift und Geburtsdatum anzugeben und die datierte Unterschrift beizufügen ist. Die Unterschriftenliste ist gleichzeitig mit der Stellungnahme einzubringen. Wurde eine Stellungnahme von mindestens 200 Personen, die zum Zeitpunkt der Unterstützung in der Standortgemeinde oder in einer an diese unmittelbar angrenzenden Gemeinde für Gemeinderatswahlen wahlberechtigt waren, unterstützt, dann nimmt diese Personengruppe (Bürgerinitiative) am Verfahren zur Erteilung der Genehmigung für das Vorhaben und nach § 20 als Partei teil. Als Partei ist sie berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen und Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht und Revision an den Verwaltungsgerichtshof sowie Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof zu erheben.

(5) Vertreter/in der Bürgerinitiative ist die in der Unterschriftenliste als solche bezeichnete Person, mangels einer solchen Bezeichnung die in der Unterschriftenliste an erster Stelle genannte Person. Der Vertreter/die Vertreterin ist auch Zustellungsbevollmächtigter gemäß § 9 Abs. 1 des Zustellgesetzes, BGBl. Nr. 200/1982. Scheidet der Vertreter/die Vertreterin aus, so gilt als Vertreter/in der Bürgerinitiative die in der Unterschriftenliste jeweils nächstgereihte Person. Der Vertreter/die Vertreterin kann mittels schriftlicher Erklärung an die Behörde durch eine/n andere/n ersetzt werden. Eine solche Erklärung bedarf der Unterschrift der Mehrheit der Bürgerinitiative.

(6) Umweltorganisation ist ein Verein oder eine Stiftung,
1. der/die als vorrangigen Zweck gemäß Vereinsstatuten oder Stiftungserklärung den Schutz der Umwelt hat,
2. der/die gemeinnützige Ziele im Sinn der §§ 35 und 36 BAO, BGBl. Nr. 194/1961, verfolgt und
3. der/die vor Antragstellung gemäß Abs. 7 mindestens drei Jahre mit dem unter Z 1 angeführten Zweck bestanden hat.

Der Verein muss aus mindestens hundert Mitgliedern bestehen. Ein Verband muss mindestens fünf Mitgliedsvereine umfassen, die die Kriterien des Abs. 6 Z 1 bis 3 erfüllen und die gemeinsam die für fünf anerkannte Umweltorganisationen erforderliche Mitgliederzahl erreichen. Die entsprechende Anzahl ist der Behörde glaubhaft zu machen.

(7) (Verfassungsbestimmung) Der Bundesminister/die Bundesministerin für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister/der Bundesministerin für Wirtschaft und Arbeit auf Antrag mit Bescheid zu entscheiden, ob eine Umweltorganisation die Kriterien des Abs. 6 erfüllt und in welchen Bundesländern die Umweltorganisation zur Ausübung der Parteienrechte befugt ist.

(8) Dem Antrag gemäß Abs. 7 sind geeignete Unterlagen anzuschließen, aus denen hervorgeht, dass die Kriterien des Abs. 6 erfüllt werden und auf welches Bundesland/welche Bundesländer sich der Tätigkeitsbereich der Umweltorganisation erstreckt. Eine Ausübung der Parteienrechte ist in Verfahren betreffend Vorhaben möglich, die in diesem Bundesland/in diesen Bundesländern oder daran unmittelbar angrenzenden Bundesland/Bundesländern verwirklicht werden sollen. Der Bundesminister/die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie veröffentlicht auf der Homepage des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie eine Liste jener Umweltorganisationen, die mit

Bescheid gemäß Abs. 7 anerkannt wurden. In der Liste ist anzuführen, in welchen Bundesländern die Umweltorganisation zur Ausübung der Parteienrechte befugt ist.

(9) Eine gemäß Abs. 7 anerkannte Umweltorganisation ist verpflichtet, den Wegfall eines in Abs. 6 festgelegten Kriteriums unverzüglich dem Bundesminister/der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zu melden. Auf Verlangen des Bundesministers/der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hat die Umweltorganisation geeignete Unterlagen vorzulegen, aus denen hervorgeht, dass die Kriterien des Abs. 6 weiterhin erfüllt werden. Wird dem Bundesminister/der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie bekannt, dass eine anerkannte Umweltorganisation ein Kriterium gemäß Abs. 6 nicht mehr erfüllt, ist dies mit Bescheid im Einvernehmen mit dem Bundesminister/der Bundesministerin für Arbeit und Wirtschaft festzustellen. Die Liste gemäß Abs. 8 ist entsprechend zu ändern. Auf Verlangen des Bundesministers/der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, jedenfalls aber alle drei Jahre ab Zulassung, hat die Umweltorganisation geeignete Unterlagen vorzulegen, aus denen hervorgeht, dass die Kriterien des Abs. 6 weiterhin erfüllt werden. Eine solche Überprüfung ist auch auf Verlangen einer UVP-Behörde durchzuführen.

(10) Eine gemäß Abs. 7 anerkannte Umweltorganisation hat Parteistellung und ist berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften im Verfahren geltend zu machen, soweit sie während der Auflagefrist gemäß § 9 Abs. 1 schriftlich Einwendungen erhoben hat. Sie ist auch berechtigt, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht sowie, wenn sie im Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht Parteistellung hatte, Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben.

(11) Eine Umweltorganisation aus einem anderen Staat kann die Rechte gemäß Abs. 10 wahrnehmen, wenn eine Benachrichtigung des anderen Staates gemäß § 10 Abs. 1 Z 1 erfolgt ist, sich die Auswirkungen auf jenen Teil der Umwelt des anderen Staates erstrecken, für deren Schutz die Umweltorganisation eintritt und sich die Umweltorganisation im anderen Staat am Verfahren zur Umweltverträglichkeitsprüfung und am Genehmigungsverfahren beteiligen könnte, wenn das Vorhaben in diesem Staat verwirklicht würde.

(12) Der Standortanwalt hat in Genehmigungsverfahren Parteistellung und ist berechtigt, die Einhaltung von Vorschriften über öffentliche Interessen, die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechen, geltend zu machen und zur Einhaltung dieser Vorschriften Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht sowie Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben

Klarstellung:

Durch die UVP-G Novelle BGBl. I Nr. 26/2023 wurde die Rechtsprechung des VwGH (VwGH 27.09.2018, 2015/06/0008) legistisch umgesetzt, wonach Bürgerinitiativen auch im vereinfachten Verfahren Parteistellung haben. Um Wiederholungen zu vermeiden, darf diesbezüglich auf die oben bereits getätigten Ausführungen verwiesen werden.

Beim **Naturschutzbund Steiermark** handelt es sich um eine nach § 19 Abs. 7 UVP-G 2000 anerkannte Umweltorganisation mit dem Tätigkeitsbereich in den Bundesländern Steiermark, Kärnten, Salzburg, Oberösterreich, Niederösterreich und Burgenland.

Beim **Verein NETT** handelt es sich um eine nach § 19 Abs. 7 UVP-G 2000 anerkannte Umweltorganisation mit dem Tätigkeitsbereich in ganz Österreich. Die Einwendungen waren aufgrund

des verspäteten Vorbringens jedoch zurückzuweisen, weshalb der Verein NETT im Verfahren keine Parteistellung erlangte.

Die **Bürgerinitiative „B70 Kainachnah - mit uns nicht machbar“** iSd § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 hat sich durch Einbringen der Stellungnahme samt mehr als 200 Unterstützungserklärungen am 03.05.2021 rechtmäßig konstituiert.

Parteistellung nach Steiermärkischem Landes-Straßenverwaltungsgesetz 1964 - LStVG 1964:
Aus dem LStVG 1964 in Verbindung mit § 19 UVP-G 2000 ergeben sich keine weiteren/anderen Parteistellungen. Denn nach der Judikatur des VwGH haben in straßenbaurechtlichen Bewilligungsverfahren gemäß § 47 LStVG 1964 nur jene Personen Parteistellung, die durch das Straßenbauvorhaben von Enteignungen bzw. Eingriffen in dingliche Rechte betroffen sind, bzw. die Eigentümer von Grundstücken, die an das Straßenbauvorhaben unmittelbar angrenzen (VwGH 28.02.2006, 2004/06/0128).

Parteistellung nach Steiermärkischem Baugesetz 1995 - Stmk BauG 1995:
Aus dem Stmk BauG (hier insbesondere § 32 Stmk BauG) in Verbindung mit § 19 UVP-G 2000 ergeben sich keine weiteren/anderen Parteistellungen.

Parteistellung nach Wasserrechtsgesetz 1959 - WRG 1959:
Aus dem WRG (hier insbesondere § 102 WRG) in Verbindung mit § 19 UVP-G 2000 ergeben sich keine weiteren/anderen Parteistellungen.

Parteistellung nach Steiermärkischem Naturschutzgesetz 2017 - StNSchG 2017:
Aus dem StNSchG in Verbindung mit § 19 UVP-G 2000 ergeben sich keine weiteren/anderen Parteistellungen.

Parteistellung nach Forstgesetz 1975 - ForstG 1975:
Aus dem ForstG (hier insbesondere § 19 Abs. 1 iVm Abs. 4 ForstG) in Verbindung mit § 19 UVP-G 2000 ergeben sich somit keine weiteren/anderen Parteistellungen.

Präklusion aufgrund der Anwendung der Großverfahrensbestimmungen

Im gegenständlichen UVP-Genehmigungsverfahren wurden, da vom Vorhaben voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen betroffen waren, die Verfahrensbestimmungen für das Großverfahren (§§ 44a ff AVG) angewendet. Aus diesem Grund wurde das Vorhaben nicht nur aufgrund des § 9 UVP-G 2000, sondern auch aufgrund des § 44a AVG kundgemacht.

Gemäß § 44b AVG verliert eine Person ihre Parteistellung, wenn sie nicht innerhalb der Ediktalfrist (sechs Wochen, innerhalb derer bei der Behörde schriftlich Einwendungen erhoben werden können) Einwendungen erhebt.

Wie im Rahmen des Verfahrensganges bereits dargelegt, wurde die Auflage des Genehmigungsantrages und der Unterlagen unter Hinweis auf die Präklusionsfolgen mit Edikt am 22.03.2021 (OZ 18) kundgemacht.

Unter Mitanwendung des § 44a Abs. 2 AVG wurde die Frist für die Erhebung von schriftlichen Einwendungen vom 22.03.2021 bis zum 07.05.2021 bestimmt und wurde auf die Rechtsfolgen des

§ 44b AVG 1991 i.d.g.F. im Edikt hingewiesen. Demgemäß mussten Personen bis zum 07.05.2021 Einwendungen erheben, damit die Parteistellung gewahrt blieb.

Lediglich dann, wenn eine Person glaubhaft macht, dass sie durch ein unvorhergesehenes oder unabwendbares Ereignis verhindert war, rechtzeitig Einwendungen zu erheben und ihr kein Verschulden oder nur ein minderer Grad des Verschuldens zukommt, kann diese nach § 44b Abs. 1 iVm § 43 Abs. 3 AVG binnen zwei Wochen nach Wegfall des Hindernisses Einwendungen erheben. Von diesem Recht wurde allerdings kein Gebrauch im gegenständlichen Verfahren gemacht.

Die Einwendungen von Robert Roth (OZ 102), eingelangt am 30.05.2021, werden als verspätet zurückgewiesen.

Fr. Andrea Zach und Hr. Vinzenz Zach hatten bis zum Ablauf der Ediktalsfrist keine Einwendungen vorgebracht, weshalb die in OZ 194, eingelangt am 5.09.2023, erhobenen Einwendungen als verspätet zurückzuweisen waren.

Die Einwendungen vom Verein NETT, eingelangt am 17.04.2023, waren aufgrund des verspäteten Vorbringens zurückzuweisen, weshalb der Verein NETT im Verfahren keine Parteistellung erlangte.

Die übrigen Einwender haben jedenfalls ihre Parteistellung gewahrt und wurden diese entsprechend im Verfahren gewürdigt.

3. Genehmigungsvoraussetzungen gemäß §§ 17, 24f UVP-G 2000

§ 17 (1) Die Behörde hat bei der Entscheidung über den Antrag die in den betreffenden Verwaltungsvorschriften und im Abs. 2 bis 6 vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen anzuwenden. Die Zustimmung Dritter ist insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist. Die Genehmigung ist in diesem Fall jedoch unter dem Vorbehalt des Erwerbs der entsprechenden Rechte zu erteilen.

(2) Soweit dies nicht schon in anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorgesehen ist, gelten im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zusätzlich nachstehende Genehmigungsvoraussetzungen:

> 1. Emissionen von Schadstoffen, einschließlich der Treibhausgase Kohlenstoffdioxid (CO2), Methan (CH4), Distickstoffoxid (N2O), teilhalogenierte Fluorkohlenwasserstoffe (H-FKW), perfluorierte Kohlenwasserstoffe (P-FKW), Schwefelhexafluorid (SF6) und Stickstofftrifluorid (NF3), sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,
> 2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die
>
> > a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden,
> > b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
> > c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen,

3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.

Der Entscheidung sind die vom Vorhaben voraussichtlich ausgehenden Auswirkungen zugrunde zu legen. Für gemäß § 4 Emissionszertifikategesetz 2011 (EZG 2011) genehmigte Anlagen dürfen gemäß Z 1 keine Emissionsgrenzwerte für direkte Emissionen der in Anhang 3 EZG 2011 jeweils genannten Treibhausgase vorgeschrieben werden, außer es ist erforderlich, um eine erhebliche lokale Umweltverschmutzung zu vermeiden.

(3) Für Vorhaben der Z 9 bis 11 und Z 16 des Anhanges 1 sind an Stelle des Abs. 2 die Kriterien des § 24f Abs. 1 und 2 anzuwenden. Gleiches gilt für Vorhaben der Z 14, sofern sie Flughäfen gemäß § 64 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, betreffen; für diese Vorhaben der Z 14 sowie für Vorhaben der Z 9 bis 11 des Anhanges 1 sind weiters die Bestimmungen des § 24f Abs. 15 Satz 1 und 2 sowie die Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes anzuwenden.

(4) Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) sind in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschreibungen, insbesondere auch für Überwachungsmaßnahmen für erhebliche nachteilige Auswirkungen, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge, ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen. Die Überwachungsmaßnahmen sind je nach Art, Standort und Umfang des Vorhabens sowie Ausmaß seiner Auswirkungen auf die Umwelt angemessen festzulegen, die aufgrund der mitanzuwendenden Verwaltungsvorschriften notwendigen Maßnahmen sind hierbei zu berücksichtigen. Soweit dies durch Landesgesetz festgelegt ist, können Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen, die auf Vorratsflächen durchgeführt werden (Flächenpools), angerechnet werden. Die Beauftragung zur Unterhaltung und die rechtliche Sicherung der Flächen sind im Bescheid zu dokumentieren.

(5) Ergibt die Gesamtbewertung, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschreibungen, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können, ist der Antrag abzuweisen. Bei Vorhaben der Energiewende darf eine Abweisung nicht ausschließlich aufgrund von Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds erfolgen, wenn im Rahmen der Energieraumplanung eine strategische Umweltprüfung durchgeführt wurde. Im Rahmen dieser Abwägung sind auch relevante Interessen der Materiengesetze oder des Gemeinschaftsrechts, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, zu bewerten. Dabei gelten Vorhaben der Energiewende als in hohem öffentlichen Interesse.

(5a) Ist eine hinreichende Konkretisierung von Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen noch nicht möglich, kann ein Konzept mit Maßnahmen, mit welchen die geplanten Eingriffe kompensiert werden sollen, genehmigt werden. Dieses hat jedenfalls Angaben zu Flächenumfang, Maßnahmenraum, Wirkungsziel, Standortanforderung sowie falls bereits möglich Angaben zur grundsätzlichen Maßnahmenbeschreibung, zum Zeitpunkt der Umsetzung, zur Beschreibung der Pflegeerfordernisse und des Monitorings und zum Status der Flächensicherung zu enthalten. Über die Konkretisierung der

Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen ist als Änderung gemäß § 18b zu entscheiden. Soweit dies durch Bundes- oder Landesgesetz vorgesehen ist, kann eine Ausgleichszahlung vorgeschrieben werden.

(6) In der Genehmigung können angemessene Fristen für die Fertigstellung des Vorhabens, einzelner Teile davon oder für die Inanspruchnahme von Rechten festgesetzt werden. Die Behörde kann diese Fristen aus wichtigen Gründen verlängern, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin dies vor Ablauf beantragt. In diesem Fall ist der Ablauf der Frist bis zur rechtskräftigen Entscheidung oder zur Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes oder Verfassungsgerichtshofes über die Abweisung des Verlängerungsantrages gehemmt. Im Rahmen eines Beschwerdeverfahrens oder eines Verfahrens gemäß § 18b können die Fristen von Amts wegen geändert werden.

§ 24f (1) Genehmigungen (Abs. 6) dürfen nur erteilt werden, wenn im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zusätzlich nachstehende Voraussetzungen erfüllt sind:

1. Emissionen von Schadstoffen, einschließlich der Treibhausgase Kohlenstoffdioxid (CO2), Methan (CH4), Distickstoffoxid (N2O), teilhalogenierte Fluorkohlenwasserstoffe (H-FKW), perfluorierte Kohlenwasserstoffe (P-FKW), Schwefelhexafluorid (SF6) und Stickstofftrifluorid (NF3), sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,
2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die

a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden oder
b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen, und

3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen. Der Entscheidung sind die vom Vorhaben voraussichtlich ausgehenden Auswirkungen zugrunde zu legen.

(1a) Die Zustimmung Dritter ist insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist.

(2) Wird im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt die Genehmigungsvoraussetzung des Abs. 1 Z 2 lit. c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist insoweit die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

Für den gegenständlichen Fall existieren keine besonderen Immissionsschutzvorschriften. Die Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung (BStLärmIV) ist daher nicht anwendbar, stellt aber

den aktuell gültigen Stand der Technik in solchen Verfahren dar (vgl. BVwG W248 2236053-1/73E vom 05.12.2022).

Gemäß § 17 Abs. 3 UVP-G 2000 sind für Vorhaben der Z 9 bis 11 und Z 16 des Anhanges 1 an Stelle des vorstehend zitierten Abs. 2 die Kriterien des § 24f Abs. 1 und 2 anzuwenden. Das Vorhaben fällt unter die Tatbestände des Anhang 1 Z 9 lit. e UVP-G 2000.

Die Genehmigungsvoraussetzungen des § 17 bzw. § 24f UVP-G 2000 sehen einen Mindeststandard an Schutzniveau vor, der oft höher liegen kann, als der der mitanzuwendenden Materiengesetze. Dies ist im gegenständlichen Fall eindeutig zutreffend, da die mitanzuwendenden Materiengesetze bei weitem kein so hohes Schutzniveau fordern bzw. bieten. (vgl. dazu z.B. auch VwGH 22.11.2018, 2017/07/0033 oder *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G-ON 1.00 § 17 UVP-G 2000 RZ 85 bzw. § 24f UVP-G 2000). Die Hauptbeurteilung fußt daher auf den vorstehend genannten Bestimmungen.

§ 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 fordert, dass die Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik zu begrenzen sind. Darüber hinaus fordert § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000, dass die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering zu halten ist; jedenfalls sind Immissionen zu vermeiden, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden können, erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen.

Nachfolgend werden die Auswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen zu beurteilenden Schutzgüter unter Berücksichtigung von Wechselwirkungen, Kumulierungen und Verlagerungen, wie auch Wirksamkeiten von projektierten und zusätzlich vorgeschlagenen Maßnahmen und Auflagen, zusammengefasst. Diese Ergebnisse basieren auf der Zusammenfassenden Bewertung sowie den ergänzenden Stellungnahmen bzw. Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens und bilden die Beurteilungsgrundlage für die folgende rechtliche Prüfung im Sinne der § 24f Abs 2 sowie § 17 Abs 4, 5 UVP-G 2000.

Boden, Untergrund und Fläche

Zusammenfassende Darstellung relevanter Auswirkungen

Im Fachbereich **Abfalltechnik** wurde festgestellt, dass es in der Bau- und Betriebsphase als auch im Störfall zu Auswirkungen auf den Boden z.B. durch austretende Flüssigkeiten kommen kann. Die Auswirkungen des Vorhabens auf den Boden sind unter Zugrundelegung der vorgeschlagenen und vorgeschriebenen Maßnahmen für die Betriebs- und Bauphase sowie für den Störfall als vernachlässigbar bis gering nachteilig einzustufen.

Aus **abwassertechnischer Sicht** wurden sämtliche Anlagen zur Versickerung bzw. Direkteinleitung der Oberflächenwässer entsprechend dem Stand der Technik dimensioniert, sodass die Auswirkungen des Projektes auf den Boden, den Untergrund und das Grundwasser mit vernachlässigbar bis gering nachteilig eingestuft werden.

Aus Sicht der **NASV für Boden und Untergrund** ist nicht zu erwarten, dass sich die Grundwassersituation qualitativ und quantitativ und somit die Wasserversorgung der Böden nachhaltig ändert. Auswirkungen durch Streusalz sind nicht auszuschließen, wobei die Chloridkonzentrationen in den Böden im Winter bis ins Frühjahr steigen und danach mit dem Einsetzen der Frühjahrsniederschläge wieder rasch sinken werden. Diese möglichen Auswirkungen werden als vernachlässigbar bis geringfügig eingestuft.

Durch die Baumaßnahmen kommt es zu vorübergehender Bodenbeanspruchung. Bodenverbrauch ist bei Projektrealisierung nicht verhinderbar. Der Bodenverbrauch, soweit dies möglich ist, ist reduziert. Dem Konzept der möglichen Vermeidung von Bodenverbrauch wird entsprochen obwohl ca. 16 ha dauerhaft versiegelt werden. Dieser dauerhafte Verlust von Acker- und Weideflächen ist ein eindeutig negativer Beitrag hinsichtlich der Bodenversiegelung in Österreich.

Die Forderung hinsichtlich effizienter Flächennutzung sowie eines sparsamen und schonenden Umgangs mit der Oberfläche ist erfüllt.

Die Auswirkungen hinsichtlich des Wasserhaushalts quantitativ, Schwermetallen oder Vegetationsveränderungen sind von den NASV als vernachlässigbar zu bezeichnen. Als geringfügig sind sie betreffend dauerhaftem Bodenverbrauch zu bezeichnen. Das Projekt als Ganzes ist hinsichtlich dem Schutzgut „Boden“ jedenfalls als umweltverträglich mit vernachlässigbaren bis gering nachteiligen Auswirkungen zu bewerten.

Der behördliche Sachverständige für **Geologie und Geotechnik** stellt fest, dass in der Bauphase im Bereich des hohen Dammschüttkörpers ein Monitoring hinsichtlich möglicher Setzung durchgeführt werden und die Maßnahmen zur Minimierung möglicher negativer Auswirkungen ausreichend sind. Es kommt zu keinen mehr als vernachlässigbaren Auswirkungen auf den Baugrund bzw. Untergrund. In der Betriebsphase ist zu erwarten, dass HQ-Bereiche den Dammfuß erreichen werden. Hier sind ausreichende Maßnahmen zur erosionssicheren Herstellung des Dammfußes (Wasserbausteine als Ansatzsteine am Böschungsfuß) geplant. Oberflächige kleinräumige Erosionen besonders im Zuge von Starkniederschlagsereignissen sind in der Betriebsphase nicht auszuschließen. Die Auswirkungen werden mit vernachlässigbar bis gering nachteilig beurteilt.
Vom ASV für **Waldökologie** wird ausgeführt, dass es zu einem partiellen Lebensraumverlust (0,3848 ha) mit einer geringen bis merklich nachteiligen Eingriffserheblichkeit kommt, die Ausgleichswirkungen jedoch als hoch bewertet wird. Es ergeben sich damit „geringe verbleibende Auswirkungen auf das Schutzgut Wald“. Somit werden die Auswirkungen gesamt, und daher auch das Schutzgut Boden als vernachlässigbar bis gering nachteilig bewertet.

Conclusio

Aus Sicht der behördlichen Sachverständigen ist durch das Vorhaben in einer gesamthaften Betrachtung aufgrund des Flächenverbrauches, der Baumaßnahmen und der Behandlung der Oberflächenwässer für die Fachbereiche Abfalltechnik, Abwassertechnik, Boden und Untergrund, Waldökologie sowie Geologie/Geotechnik und Hydrogeologie mit vernachlässigbaren bis gering nachteiligen Auswirkungen auf Boden und Untergrund zu rechnen.

Grundwasser

Zusammenfassende Darstellung relevanter Auswirkungen

Im Fachbereich **Abfalltechnik** wurde festgestellt, dass es in der Bau- und Betriebsphase als auch im Störfall zu Auswirkungen auf das Grundwasser kommen kann. Die Auswirkungen sind unter Zugrundelegung der vorgeschlagenen und vorgeschriebenen Maßnahmen für die Betriebs- und Bauphase sowie für den Störfall als vernachlässigbar bis gering nachteilig einzustufen.

Aus **abwassertechnischer Sicht** wurden sämtliche Anlagen zur Versickerung bzw. Direkteinleitung der Oberflächenwässer entsprechend dem Stand der Technik dimensioniert, sodass die Auswirkungen des Projektes auf das Grundwasser mit vernachlässigbar bis gering nachteilig eingestuft werden.

Aus Sicht des **ASV für Boden und Untergrund** ist nicht zu erwarten, dass sich die Grundwassersituation sowohl qualitativ als auch quantitativ und somit auch die Wasserversorgung der Böden nachhaltig ändert. Die Auswirkungen werden als vernachlässigbar bis gering nachteilig bewertet.

Aus **hydrogeologischer Sicht** ist der Grundwasserkörper GK100103 Kainach vor allem aufgrund der Nähe zur Oberfläche und der geringen Mächtigkeit wasserwirtschaftlich nicht relevant.
Die baulichen Eingriffe im Zuge des Trassenbaus bewegen sich vorwiegend über dem Grundwasserkörper, sodass quantitative Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser ausgeschlossen werden können. Bei den Tiefgründungen (Mikropfähle) wird kein tiefer liegender Aquifer erreicht. Zudem sind die Eingriffe lokal und begrenzt und daher ist mit keinen quantitativen Auswirkungen zu rechnen.

Qualitative Beeinflussungen und Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser können in der Bauphase, in der Betriebsphase sowie auch im Störfall auftreten.

Während der Bauphase kann es lokal zu Einflüssen im Zuge der Erdarbeiten, der Baugrubenerrichtungen und dem Abtrag der Deckschichten kommen. Zu beachten sind vor allem Trübungen, die durch die Grabarbeiten entstehen können. Aufgrund der mäßigen Durchlässigkeit des Grundwasserleiters und der Grundwasserströmungsrichtung nach Südosten ist eine Beeinflussung der in der Umgebung vorhandenen Brunnen nicht gegeben.

Durch Betonarbeiten der Tiefgründungsmaßnahmen verursachte pH-Wert und Sulfat-Gehalt Veränderungen innerhalb der Grundwasserkörpers werden keine Auswirkungen haben. Dasselbe gilt für den Chlorid-Eintrag während der Betriebsphase vor allem in den Wintermonaten. Zudem werden Grenzwerte hinsichtlich der Qualitätszielverordnung Chemie-Grundwasser aufgrund der sehr niedrigen Vorbelastung (< 30 mg/l) eingehalten. Eine Beeinträchtigung öffentlicher Interessen oder bestehender fremder Rechte ist dadurch nicht gegeben.

Weitere qualitative Auswirkungen bzw. Beeinträchtigungen auf das Grundwasser während der Betriebsphase sind vorwiegend durch Straßenwässer möglich. Es sind jedoch keine qualitativen Auswirkungen auf das Grundwasser zu erwarten, sofern die Filtermulden in regelmäßigen Abständen gewartet werden. Die Reinigungsleistung ist jedenfalls zu gewährleisten.

Störfälle während der Bauphase und in der Betriebsphase sind vorwiegend durch Mineralölverluste bzw. Mineralölaustritte zu erwarten. Hier sind entsprechende Störfallmaßnahmen im Hinblick auf den Gewässer- und Grundwasserschutz zu setzen.

Zusammenfassend sind qualitative Auswirkungen auf das Grundwasser während der Bauarbeiten aber auch durch Störfälle nicht zu erwarten.

Bei projekts- und plangemäßer Errichtung und Betrieb der Anlage kommt es in Summe weder zu dauerhaften und erheblichen qualitativen noch zu dauerhaften und erheblichen quantitativen Einwirkungen auf das Grundwasser, wodurch die Auswirkungen mit vernachlässigbar bis gering nachteilig beurteilt werden.

Conclusio

Aus fachlicher Sicht kommt es im Bereich Hydrogeologie, Abfalltechnik, Abwassertechnik und Boden durch das Projekt weder zu dauerhaften und erheblichen qualitativen noch zu dauerhaften und erheblichen quantitativen Einwirkungen auf das Grundwasser. Die Auswirkungen werden als vernachlässigbar bis gering nachteilig eingestuft. Aus Sicht des Fachbereiches Erschütterungstechnik werden keine Auswirkungen festgestellt.

Klima

Zusammenfassende Darstellung relevanter Auswirkungen

Die Maßnahmen im Klima- und Energiekonzept für das Vorhaben entsprechen dem Stand der Technik. Insgesamt beträgt der Energiebedarf in der Bauphase 17.170 MWh bzw. ca. 62 TJ. Die Treibhausgas-Emission der Bauphase belaufen sich auf ca. 6.000 t CO_2eq. Während der Bauphase ist durch die Baumaschineneinsätze bzw. die zusätzlichen Flächenversiegelungen mit geringfügigen, aber aufgrund der zeitlich begrenzten Bauphase nicht relevanten Auswirkungen auf das Lokalklima zu rechnen.

In der Betriebsphase wurden für das Jahr 2022 Treibhausgasemissionen in der Höhe von 24.172 CO_2eq und für das Jahr 2030 Emissionen in der Höhe von 20.954 CO_2eq angegeben. In beiden Fällen wird hier von einer Zunahme der KFZ km ausgegangen, der Rückgang für 2030 ergibt sich dadurch, dass mehr Fahrzeuge mit emissionsarmen Antrieben unterwegs sein werden. Der Energiebedarf für die Betriebsphase liegt unter der Relevanzschwelle.

Die Errichtung eines Linienvorhabens, welches nur dem motorisierten Individualverkehr zugutekommt, wirkt sich grundsätzlich negativ auf das Klima aus, jedoch handelt es sich um einen relativ kurzen Straßenabschnitt, wodurch sich für den Fachbereich Klima und Energie insgesamt vernachlässigbare bis geringe nachteilige Auswirkungen ergeben.

Die makroklimatischen Auswirkungen sind auf die zusätzlichen CO_2 Emissionen während der Betriebsphase zurückzuführen, wobei geringe Eingriffserheblichkeiten bestehen und dadurch die Auswirkungen durch das Vorhaben auf das Klima vernachlässigbar bis gering nachteilig eingestuft werden.

Conclusio

Aus fachlicher Sicht des ASV für Luftreinhaltung und Lokalklima ist durch gegenständliches Vorhaben mit vernachlässigbar bis gering nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Klima (Lokal- und Mesoklima) zu rechnen.

Laut der ASV für Klima und Energie entspricht das Vorhaben allen Zielen der Klima- und Energiestrategie Steiermark 2030. Die Errichtung der B70 Neu wirkt sich grundsätzlich negativ auf das

Klima aus, jedoch handelt es sich um einen relativ kurzen Straßenabschnitt, wodurch sich insgesamt vernachlässigbare bis geringe nachteilige Auswirkungen ergeben.

Luft

Zusammenfassende Darstellung relevanter Auswirkungen

Die Beschreibung der derzeitigen Immissionssituation im Untersuchungsraum erfolgte für die lufthygienischen Indikatorparameter Stickstoffoxide, PM_{10} sowie $PM_{2.5}$. Bei diesen Parametern wurde nachgewiesen, dass Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten im Projektgebiet auftreten.

In der Statuserhebung PM_{10} 2002 bis 2005 wurde nachgewiesen, dass in diesem Bereich die Vorgaben des IG-L hinsichtlich der PM_{10}-Belastung nicht sicher eingehalten werden können. In der Steiermärkischen Luftreinhalteverordnung 2011 wird daher das Projektgebiet als Sanierungsgebiet nach § 8 Abs. 2 Z 4 IG-L ausgewiesen.

Hinweis: Seit Inkrafttreten der Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) 2019 (VO 2019 Belastete Gebiete nach Anhang 2 UVP-G 2000, BGBl. II Nr.101/2019) sind die Gemeindegebiete von Mooskirchen, Söding-St. Johann, Krottendorf und Ligist keine belasteten Gebiete im Sinne dieser Verordnung. Mit der vorher gültigen Verordnung über belastete Gebiete (Luft) zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (BGBl. II Nr. 166/2015) war das noch der Fall gewesen.

Auswirkung in der Bauphase

Die Emissionen auf den Baustellenbereichen setzen sich aus den Auspuffemissionen der Baumaschinen und Transport-LKWs, der Aufwirbelung fahrender Baumaschinen und Transport-LKWs sowie der Manipulation von staubenden Materialen zusammen.

Detailliert betrachtet werden Stickstoffoxide, bewertet als NO_2 und vor allem die Partikel, bewertet als PM_{10} und $PM_{2.5}$.

Die Zusatzbelastungen von PM_{10} und NO_2 durch das Baugeschehen bei den nächsten Wohnnachbarn sind zumindest teilweise als relevant im Sinne des Schwellenwertkonzeptes einzustufen. Die Beurteilungswerte für Infrastrukturprojekte des IG-L werden auch in der Bauphase an keinem Aufpunkt, der Nachbarn repräsentiert, erreicht.

Die Auswirkungen in der Bauphase sind zeitlich beschränkt. Auch während der Bauphase treten die maximalen Emissionen nur während weniger Wochen auf. Die ermittelten Gesamtbelastungen sind also nicht ausschließlich nach den Gesichtspunkten des Immissionsschutzes auf Basis des IG-L, sondern unter Berücksichtigung der Zeitdauer der erhöhten Belastung und der Zusammensetzung des freigesetzten Staubes aus medizinischer Sicht zu beurteilen.

Wesentlich ist die Minimierung der Staubemissionen aus dem Baugeschehen durch die Umsetzung der im Projekt bereits vorgesehenen als auch der vorgeschlagenen staubmindernden Maßnahmen. Um NO_2-Immissionsbelastungen möglichst gering zu halten, sind Baumaschinen nach dem Stand der Technik einzusetzen.

Auswirkungen in der Betriebsphase

Da die Emissionsfaktoren für Luftschadstoffe durch die Flottenerneuerung stärker zurückgehen, als die Steigerung der Verkehrsleistung, ist das erste volle Jahr nach der Inbetriebnahme jenes, in dem die höchsten Auswirkungen zu erwarten sind.

Das Projekt soll in einem Gebiet umgesetzt werden, in dem Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten für den Luftschadstoff PM_{10} nicht auszuschließen sind. Der Schwerpunkt der Beurteilung liegt in den Jahresmittelwerten. Diese sind aus lufthygienischer Sicht von wesentlich größerer Bedeutung als Kurzzeitwerte. Sie sind auch die strengeren Beurteilungsmaßstäbe.

Die Auswertungen zeigen, dass sowohl im Prognosejahr 2022 als auch im Prognosejahr 2030 bei keinem der Anrainer mit der Überschreitung von Grenzwerten durch projektbedingte Emissionen zu rechnen ist. Bei PM_{10} kommt es an keinem Immissionspunkt zu einem relevanten Immissionseintrag, somit ist der Einfluss auf die Luftgütesituation im Projektgebiet vernachlässigbar.

Conclusio

Die Umsetzung des Projektes ist zwar mit zusätzlichen Luftschadstoffemissionen verbunden, diese sind jedoch entweder als irrelevant im Sinne des Schwellenwertkonzeptes zu beurteilen oder es werden keine Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten verursacht. Die Auswirkungen werden von Seiten des ASV auf die Luft mit vernachlässigbar bis gering nachteilig eingestuft. In Bezug auf die Bauphase kommt die humanmedizinische ASV basierend auf den Ergebnissen des luftreinhaltetechnischen ASV zum Ergebnis, dass es zu wahrnehmbaren Belästigungen durch Staubdeposition kommen kann, was aber zu keinen nachweisbaren gesundheitlichen Veränderungen führt. In Bezug auf die Bauphase trifft die humanmedizinische ASV die Aussage, dass Gesundheitsgefährdungen bzw. gesundheitliche Auswirkungen für die Anrainer im Vergleich zur Ist Situation nicht zu erwarten sind. Bedeutende Entlastungen ergeben sich bei den Wohngebieten entlang der bestehenden Trasse der B 70. Den Anforderungen des § 24f UVP-G 2000, insbesondere Absatz 1 Z 2 wird somit entsprochen.

Biologische Vielfalt - Tiere und deren Lebensräume

Zusammenfassende Darstellung relevanter Auswirkungen

Von Seiten des ASV für **Naturschutz** wird festgestellt, dass durch das Vorhaben bzw. dessen Auswirkungen für das Schutzgut „Tiere und deren Lebensräume“ bei Umsetzung sämtlicher projektintegraler Maßnahmen und Ausgleichsmaßnahmen sowie unter Berücksichtigung der Auflagenvorschläge vernachlässigbare bis geringe nachteilige Auswirkungen entstehen.

Dafür wurden die Auswirkungen auf im Projektgebiet vorkommende und potentiell vorkommende Artengruppen Vögel, Fledermäuse, Fischotter, Haselmaus, Reptilien, Amphibien und Insekten (Libellen und Heuschrecken) sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase beurteilt.

Aus Sicht des **wildökologischen ASV** ist der Ist-Zustand des Projektgebietes als mäßig zu beurteilen. Das Wildartenspektrum ist durchschnittlich. Als Leitarten wurden der Feldhase (im Bestand gefährdet) und der Fischotter (geschützt) ausgewählt. Rehwild ist die einzige Schalenwildart, die als Standwild vorkommt. Eine Änderung des Wildartenspektrums ist durch das Projekt nicht zu erwarten.

Der Lebensraum im engeren Untersuchungsgebiet besteht überwiegend aus intensiv genutztem Ackerland mit nur sehr geringen Anteilen an höherwertigen Lebensräumen wie Grünlandflächen, Gehölzen,

Waldstreifen oder Brachland. Es besteht ein massiver Mangel an Deckungsmöglichkeiten und Rückzugsgebieten für Wildtiere, sowie ein Äsungsmangel, insbesondere für die Aufzucht von Jungtieren. Wildwechselmöglichkeiten werden als gering eingestuft. Die Wildschadenanfälligkeiten werden, wie auch Störungen, als mäßig eingestuft. Auch wenn das Untersuchungsgebiet nicht übermäßig von Menschen frequentiert wird, führt die Deckungslosigkeit im Winterhalbjahr zu einem nicht zu vernachlässigenden Störungspotential.

Die Eingriffsintensität für die Bauphase wird auf Grund der intensiven und über 3 Jahre andauernden Störung als hoch, für die Betriebsphase dagegen als mäßig eingestuft. Die Eingriffserheblichkeit als Verknüpfung von IST-Sensibilität und Eingriffsintensität wird sowohl in der Bauphase, als auch in der Betriebsphase als mäßig eingestuft.

Bei einer vollständigen Umsetzung aller im Projekt vorgeschlagenen Maßnahmen können laut ASV die nachteiligen Projektwirkungen auf die Leitarten sowohl für die Bau-, als auch für die Betriebsphase, insgesamt auf eine geringe Resterheblichkeit gemindert werden.

Demzufolge stellen die Auswirkungen des Vorhabens bezüglich ihres Ausmaßes, ihrer Art, Dauer und Häufigkeit eine merklich nachteilige Veränderung dar, ohne jedoch das Schutzgut in seinem Bestand zu gefährden. Die Auswirkungen sind zwar merklich nachteilig, erreichen auf das Schutzgut, beziehungsweise dessen Funktion, aber weder aus qualitativer, noch aus quantitativer Sicht ein unvertretbares Ausmaß.
Laut ASV für **Gewässerökologie** beinhaltet das Vorhaben eine Verlegung der Kainach, eines Seitenarmes der Kainach und des Lahngrabens sowie eine Querung des Muggaubaches. Bauarbeiten an und in Gewässern stellen einen direkten Eingriff durch die Bautätigkeit dar und sind mit der Gefahr des Schadstoffeintrages und/oder von Eintrübungen über das Baufeld hinaus, insbesondere in der Kainach flussab im Zuge der Laufverlegung, verbunden. Es ergeben sich zusammenfassend in der Bauphase „mittlere“ Belastungen.

Die Durchgängigkeit der betroffenen Fließgewässer bleibt erhalten, eine geringfügige Laufverkürzung der Kainach wird durch die gesetzten Maßnahmen zur Strukturverbesserung kompensiert. Die Verlegung steht der Zielerreichung eines guten ökologischen Potentials des Detailwasserkörpers 802780049 nicht entgegen. Im Lahngraben und Muggaubach werden keine bis höchstens sehr geringfügige Auswirkungen erwartet.

Aus Sicht des ASV für Gewässerökologie und Fische ergeben sich somit zusammenfassend in der Betriebsphase „geringfügige“ Belastungen bzw. vernachlässigbare bis gering nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter Oberflächenwasser und Tiere (vor allem Fische) und deren Lebensräume.

<u>Conclusio</u>

Aus fachlicher Sicht der ASV für Gewässerökologie und Naturschutz werden durch das Projekt vernachlässigbare bis gering nachteilige Auswirkungen auf Tiere und deren Lebensräume erwartet. Aus Sicht des wildökologischen ASV werden merklich nachteilige Auswirkungen des Projektes festgestellt.

Biologische Vielfalt - Pflanzen und deren Lebensräume

Zusammenfassende Darstellung relevanter Auswirkungen

Zusammenfassend wird vom behördlichen Sachverständigen für **Naturschutz** festgehalten, dass im Untersuchungsraum insgesamt 56 verschiedene Biotoptypen nachgewiesen wurden. Den größten Flächenanteil (66%) nehmen dabei intensiv bewirtschaftete Ackerflächen ein. Rund 8% des Untersuchungsraumes sind naturschutzfachlich nicht wertvolle „Nutzungstypen", wie etwa besiedelte Flächen, Straßen und Wege. Etwas mehr als ein Zehntel der Flächen im Untersuchungsraum (11,77%) sind von mäßiger bis hoher naturschutzfachlicher Wertigkeit. Die hoch wertvollen Lebensräume sind Schotter- und Sandbänke mit Pioniervegetation, krautiger Ufergehölzsaum, poly- bis hypertropher Weiher, weichholzdominierter Ufergehölzstreifen, Weidenpioniergebüsch, Weidenauwald, Schwarzerlenbruchwald und Eichen-Hainbuchenwald.

An geschützten Pflanzenarten wurden neun Spezies mit der Einstufung „teilweise geschützt" vorgefunden. 33 vorgefundene Pflanzenarten sind in der Roten Liste der Pflanzen Österreichs als gefährdet angeführt.

Beim Vorhaben sind in Summe 11 (projektintegrale) Wiederherstellungsmaßnahmen (10 für die Bau- und eine für die Betriebsphase) und Schutzmaßnahmen während der Bauphase für sog. „sensible Zonen" vorgesehen.

Trotz der geplanten Wiederherstellungs- (10 für die Bau- und eine für die Betriebsphase) und Schutzmaßnahmen während der Bauphase verbleiben sowohl in der Bau-, als auch in der Betriebsphase für mehrere Lebensräume hohe bzw. mäßige Eingriffserheblichkeiten. Um diese Erheblichkeiten zu mindern, wurden neun „Ausgleichsmaßnahmen" mit mehrmals hoher bis sehr hoher Maßnahmenwirkungen sowie Auflagen vom ASV formuliert.

Durch das Vorhaben werden keine nachhaltig negativen Beeinträchtigungen der lokalen Bestände der geschützten Arten erfolgen, da diese auch im (un-)mittelbaren Umfeld weiterverbreitet und z.T. keinesfalls selten sind.

In Summe verbleiben für das Schutzgut Pflanzen und deren Lebensräume maximal geringe Auswirkungen. Nach Entfaltung der Wirkungen sämtlicher Maßnahmen und bei Umsetzung der Auflagenvorschläge werden die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut „Pflanzen und deren Lebensräume" als vernachlässigbar bis gering nachteilig eingestuft.

Der behördliche Sachverständige für **Gewässerökologie** führt aus, dass das Vorhaben mit einer Verlegung der Kainach, eines Seitenarmes der Kainach und des Lahngrabens sowie eine Querung des Muggaubaches verbunden ist. Die Durchgängigkeit der betroffenen Fließgewässer bleibt erhalten, eine geringfügige Laufverkürzung der Kainach wird durch die gesetzten Maßnahmen zur Strukturverbesserung kompensiert. Die Verlegung steht der Zielerreichung eines guten ökologischen Potentials des Detailwasserkörpers 802780049 nicht entgegen. Im Lahngraben und Muggaubach werden keine bis höchstens sehr geringfügige Auswirkungen erwartet. Aus Sicht des ASV für Gewässerökologie ergeben sich vernachlässigbare bis gering nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen und deren Lebensräume.

Der behördliche Sachverständige für **Waldökologie** stellt fest, dass bei der Errichtung und dem Betrieb des Projektes durch den partiellen Lebensraumverlust (0,3848 ha) die Eingriffserheblichkeit maximal

gering bis merklich nachteilig eingestuft wird und die Ausgleichswirkungen als hoch bewertet werden. Es ergeben sich damit „geringe verbleibende Auswirkungen auf das Schutzgut Wald“.

Bei Umsetzung der Kompensations- und Kontrollmaßnahmen sowie der Bedingungen und Auflagen werden die Auswirkungen als vernachlässigbar bis gering nachteilig eingestuft.

Conclusio

Aus fachlicher Sicht der behördlichen Sachverständigen für Naturschutz, Gewässerökologie und Waldökologie werden durch das Projekt vernachlässigbare bis gering nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen und deren Lebensräume erwartet.

Landschaft und Erholung

Zusammenfassende Darstellung relevanter Auswirkungen Landschaft

Durch die überwiegende Lage des Vorhabens im freien Landschaftsraum beschränken sich Auswirkungen weitgehend auf das Landschaftsbild. Der Hauptteil des direkten Eingriffsgebietes betrifft das Untere Kainachtal westlich von Mooskirchen.

Der breite Talboden erfährt einerseits durch den Lauf der Kainach, andererseits durch längsverlaufende Infrastrukturlinien eine Zonierung. Die Kainach mit ihrer Begleitvegetation wirkt durch ihren gewundenen Lauf als raumbildendes und -gliederndes Strukturelement mit weiter visueller Ausstrahlung und vermittelt eine naturräumliche Qualität. Insbesondere östlich der Linie Lahn/Stögersdorferweg-Hallersdorf liegt ein Kulturlandschaftsraum, der landschaftsbezogen durchaus höhere Qualität aufweist.

Der projektierte Straßenlauf bildet durch die teils deutlich erhöhte Trassenführung ein physisches wie auch visuelles Trennelement, welches das bestehende Raumgefüge stark verändert und den Raumzusammenhang bzw. die Nord-Süd-Durchgängigkeit im mittleren Bereich des Talraums erheblich stört. Die prägende visuell naturnahe Wirkung des Flusslaufs innerhalb des nördlichen Talraums geht verloren. Trennwirkungen und die Störung räumlicher Zusammenhänge können durch geplante Maßnahmen nicht gemindert werden. Die Eingriffserheblichkeit geht jedenfalls über ein geringfügig bzw. vernachlässigbares Maß hinaus.

Für den Bereich der Kainach-Verlegung ist ein hoch wirksames Maßnahmenbündel vorgesehen, das eine naturnahe Ausbildung des verlegten Flussbereichs und die im Bau entstehenden Strukturverluste ausgleicht und die Wiedereinbindung des Änderungsbereichs in die Landschaft gewährleistet. Unter Einbeziehung sämtlicher vorgesehenen Maßnahmen sind für den Teilraum themenbezogen insgesamt geringe Auswirkungen ableitbar.

Die Teilräume des weststeirischen Riedellandes wirken für den Talraum des Vorhabensgebiets horizontbildend, liegen außerhalb des Eingriffsgebiets und werden damit in ihrem Charakter nicht verändert. Bei Einbeziehung der vorgesehenen Maßnahmen, welche zur Minderung visueller Beeinträchtigungen beitragen, sind geringe Auswirkungen zu erwarten.

Der Dietenberg stellt eine markante und prägende Erhebung im Bereich des Kainachdurchbruchs dar, und weist hohe Sensibilität auf. Der Teilraum liegt außerhalb der direkten Eingriffsbereiche, ist aber stark von visuellen Fernwirkungen des Vorhabens betroffen, da er einen Aussichtsstandort darstellt, von dem aus das gesamte Vorhabensgebiet im Unteren Kainachtal überblickbar ist. Für den Bereich

Dietenberg ergibt sich daher eine Eingriffserheblichkeit, die über ein geringes, vernachlässigbares Ausmaß hinausgeht.

Insgesamt geht damit in der Betriebsphase themenbezogen die Eingriffserheblichkeit über ein geringes, vernachlässigbares Ausmaß hinaus und wird aus fachlicher Sicht der ASV daher mit merkbar nachteilig beurteilt.

Zusammenfassende Darstellung relevanter Auswirkungen Erholung

Die Kainach mit ihrer Begleitvegetation wirkt durch ihren gewundenen Lauf im gegenständlichen Talabschnitt als raumbildendes und -gliederndes Strukturelement mit weiter visueller Ausstrahlung und vermittelt eine naturräumliche Qualität, die die allgemeine Strukturarmut des Agrarraums standortabhängig teils visuell deutlich mindert. Insbesondere östlich der Linie Lahn/Stögersdorferweg-Hallersdorf ergibt sich ein großräumig zusammenhängender Kulturlandschaftsraum, der insbesondere entlang des Flusslaufs von der lokalen Bevölkerung stark als Naherholungsgebiet genutzt wird und als relativ ruhiger, in erster Linie durch „naturräumliche“ Elemente bestimmter, leicht erreichbarer Teilraum durchaus ausgeprägten Erholungswert aufweist.

Der projektierte Straßenlauf schneidet durch die landwirtschaftlichen Flächen und bildet ein physisches wie auch visuelles Trennelement, welches das bestehende Raumgefüge stark verändert und den Raumzusammenhang bzw. die Nord-Süd-Durchgängigkeit im mittleren Bereich des Talraums erheblich stört. Der Erholungswert im Talraum, als auch entlang des uferbegleitenden Wegenetzes wird durch die Trennwirkung des Straßenlaufs, Attraktivitätsverluste, und die entstehende Lärmbelastung deutlich gemindert. Durch die vorgesehenen Maßnahmenpakete kann die Störung des Erholungswerts nur in geringem Umfang verringert werden. Die Eingriffserheblichkeit geht über ein geringfügig bzw. vernachlässigbares Maß hinaus.

Der Dietenberg stellt eine markante und prägende Erhebung im Bereich des Kainachdurchbruchs dar, und weist aufgrund seiner kulturräumlichen und ästhetischen Qualitäten, seinen Aussichtspunkten und seinem Erholungswert hohe Sensibilität auf. Das Durchschneiden des bisher agrarisch geprägten Kulturraumes des mittleren Talbodens durch den hochrangigen Verkehrsträger und dessen Fremdkörperwirkung werden deutlich und in vollem Umfang erlebbar und die Attraktivität des Ausblicks in den Talraum deutlich gestört wodurch sich eine Eingriffserheblichkeit ergibt, die über ein geringes, vernachlässigbares Ausmaß hinausgeht und mit merkbar nachteilig beurteilt wird.

Conclusio

Aus fachlicher Sicht der behördlichen Sachverständigen für Landschaftsgestaltung wird durch den projektierten Straßenlauf ein physisches wie auch visuelles Trennelement gebildet, welches die prägende visuell naturnahe Wirkung des Flusslaufs innerhalb des nördlichen Talraums stört. Trennwirkungen und die Störung räumlicher Zusammenhänge können durch geplante Maßnahmen nicht gemindert werden. Somit ist mit merklich nachteiligen Auswirkungen auf das Landschaftsbild und die Erholungsfunktion zu rechnen.

Hinweis: §§ 17 Abs. 2 Z 2 bzw. 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 ist den §§ 74 Abs. 2 und 77 Abs. 2 GewO 1994 nachgebildet und kann daher auch deren Rechtsprechung zur Auslegung des §§ 17 Abs. 2 Z 2 bzw. 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 herangezogen werden. Aus diesem Grund liegt durch die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes keine Immission im Sinne des §§ 17 Abs. 2 Z 2 bzw. 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 vor und kann dadurch weder eine abstrakte Gesundheitsgefährdung nach lit. a noch

eine mögliche unzumutbare Belästigung nach lit. c leg cit erkannt werden. Dies gilt sowohl für Nachbarn im Sinne des § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000, die sich nicht nur vorübergehend im Projektgebiet aufhalten, als auch für Tagesbesucher bzw. Wanderer, die sich nur vorrübergehend im Projektgebiet bewegen.

Sach- und Kulturgüter

Zusammenfassende Darstellung relevanter Auswirkungen Erholung

Für die behandelten Sachgüter ergeben sich weder in der Bau- noch in der Betriebsphase relevante Auswirkungen, da die Projektauswirkungen sich strikt räumlich abgrenzen lassen und im Falle einer Beeinträchtigung von Infrastruktureinrichtungen (wie z.B. Leitungsverlegung etc.) wieder deren Funktionsfähigkeit hergestellt werden muss.

Für Kulturgüter sind in der Bauphase weder durch Erschütterungen noch durch Luftschadstoffe Auswirkungen zu erwarten. In der Betriebsphase erfährt das Erscheinungsbild des Wegkreuzes (Nr. 16) in Moosing durch die unmittelbare Lage an der neuen Trasse eine deutliche Reduktion der Attraktivität und sind damit geringfügige Belastungen ableitbar. Im Bereich der denkmalgeschützten Wegkapelle am Kainachdurchbruch ergeben sich aufgrund geringerer Verkehrsbelastung und leichterer Erreichbarkeit leicht positive Auswirkungen.

Insgesamt sind für die Themenbereiche Sach- und Kulturgüter sowie Wasserbautechnik vernachlässigbare bis gering nachteilige Auswirkungen und für den Fachbereich Erschütterungstechnik keine Auswirkungen zu erwarten.

Aus Sicht der Verkehrstechnik hat das Vorhaben durch die Entlastung der Siedlungsgebiete positive Auswirkungen.

Conclusio

Aus Sicht der behördlichen Sachverständigen für Sach- und Kulturgüter ist sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase, von vernachlässigbaren bis geringfügig nachteiligen Auswirkungen auf Sach- und Kulturgüter auszugehen. Dies gilt auch für den Fachbereich Wasserbautechnik. Bei der denkmalgeschützten Wegkapelle am Kainachdurchbruch ergeben sich leicht positive Auswirkungen. In Bezug auf Erschütterungen sind keine Auswirkungen zu erwarten, dies wird auch von der humanmedizinischen ASV in ihrem Fachgutachten bestätigt. Aus Sicht des Fachbereiches Verkehrstechnik ergeben sich gesamt positive Auswirkungen.

ArbeitnehmerInnen

Von den Sachverständigen für Abfalltechnik, Bautechnik, Elektrotechnik, Schall- und Erschütterungstechnik, Verkehrstechnik sowie Umweltmedizin wurden die Belange des ArbeitnehmerInnenschutzes beurteilt und keine oder positive Auswirkungen festgestellt.

Aus Sicht der behördlichen Sachverständigen werden die Bestimmungen des ArbeitnehmerInnenschutzes eingehalten.

Raumordnung

Der behördliche Sachverständige führt aus, dass die geplante Umfahrungsstraße sowohl die Entlastungsfunktion für die o.g. Ortsdurchfahrten der Bestandsstrecke als auch den Lückenschluss für die leistungsfähige Anbindung des Raumes Voitsberg-Köflach an das übergeordnete Straßennetz (A2) erfüllt. Aus überörtlicher Sicht wird die verbesserte Anbindung des Raumes Voitsberg - Köflach an das hochrangige Straßennetz als öffentliches Interesse angeführt.

Durch die Verbesserung der Erreichbarkeitsverhältnisse sowohl in die Region als auch aus der Region unterstützt das ggst. Projekt die langjährigen Entwicklungsmaßnahmen der öffentlichen Hand.

Wenngleich die Relationen und diverse Wander- und Radrouten bestmöglich erhalten und damit weiterhin genutzt werden können, ist trotz geplanter Ausgleichsmaßnahmen mit Beeinträchtigungen der Erholungswerte im Teilraum Unteres Kainachtal zu rechnen.

Gesundheit und Wohlbefinden (Menschen)

Die Ausführungen wurden bereits bei den einzelnen Schutzgütern eingefügt, weshalb hier, um unnötige Wiederholungen zu vermeiden, auf die vorstehenden Absätze verwiesen werden darf.

Conclusio

Von Seiten der umweltmedizinischen ASV werden durch das Projekt vernachlässigbare bis gering nachteilige Auswirkungen durch Luftschadstoffe, Lärm und Erschütterungen sowie Lichtimmissionen auf die Gesundheit und das Wohlbefinden des Menschen festgestellt.

Exkurs Lärm

Einleitend ist festzuhalten, dass es für das gegenständliche Projekt keine verbindlich festgelegten Grenzwerte für Schallimmissionen in der Bauphase gibt.

Es zeigt sich, dass in der Bauphase mit teilweise erheblichen Auswirkungen auf die Nachbarschaft durch Schallimmissionen zu rechnen ist. Eine Verbesserung für die betroffene Nachbarschaft ist nur durch eine zeitliche Begrenzung der Bauphase vorgesehen. Weiters ist die Errichtung von Lärmschutzwänden in besonders betroffenen Bereichen geplant. Die humanmedizinische ASV kommt in Bezug auf die Bauphase zu folgendem Ergebnis: Es sind zwar Belästigungen unterschiedlicher Intensität gegeben, aber durch die zeitliche Begrenzung mit Mittagspausen und Wochenenden ohne Bautätigkeit sind Erholungsphasen gegeben. Gesundheitsgefährdungen sind damit auszuschließen.
Laut schalltechnischem Gutachten ist unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen die B70 Packer Straße im Abschnitt Umfahrung Mooskirchen – Krottendorf hinsichtlich ihrer Wirkung auf die Lärmsituation in der Bauphase im Gesamtuntersuchungsraum als umsetzbar zu bewerten. Die Bauphase wird grundsätzlich keine verbleibenden Auswirkungen in Bezug auf die Lärmsituation aufweisen.

Unter Berücksichtigung und Umsetzung der als Projektbestandteil vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen wird das gegenständliche Projekt hinsichtlich seiner Wirkung auf die Lärmsituation in der Betriebsphase als umsetzbar bewertet.

Gesamtergebnis der Umweltauswirkungen

Basierend auf den vorstehend getätigten Ausführungen kommt die erkennende Behörde zu folgendem Ergebnis:

Bauphase:

In der zeitlich begrenzten Bauphase am Tag kann es zu Belästigungen der Nachbarn kommen. Aufgrund der projektierten Maßnahmen und der vorher bereits skizzierten Alternativlosigkeit von Bauführungen/Bautechniken wird aber aus Sicht der Behörde den Kriterien des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 dennoch entsprochen; Emissionen werden nach dem Stand der Technik begrenzt, sodass die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering gehalten wird, und Immissionen vermieden werden, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonst dingliche Rechte der Nachbarn gefährden oder zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn im Sinne des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen. Anders gesagt: Im Rahmen der Bauführung werden alle verfügbaren Maßnahmen gesetzt, die man nur setzen kann, um den vorstehend genannten Kriterien zu entsprechen. Die Belästigungen werden auch in der Bauphase auf ein noch zumutbares Maß beschränkt.

Betriebsphase:

Die Auswirkungen des Projektes erreichen unter Berücksichtigung von Wechselwirkungen, kumulativen Wirkungen, Verlagerungseffekten und unter Beachtung der projektierten und der zusätzlich vorgeschlagenen Maßnahmen und Auflagen für den Großteil der zu beurteilenden Schutzgüter **kein Ausmaß**, dass **über** ein **vernachlässigbares bis gering nachteiliges Niveau** hinausgeht.

Positive Auswirkungen werden aus Sicht der Verkehrstechnik auf Sach- und Kulturgüter erwartet. Merklich nachteilige Auswirkungen werden auf das Landschaftsbild und die Erholungsfunktion sowie auf Tiere aus Sicht der Wildökologie festgestellt.

Kernaussagen des koordinierende Sachverständen in der von ihm verfassten Zusammenfassenden Bewertung (OZ 320):

- Die Bewertungen der Auswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen Schutzgüter haben bereits integrativen, umfassenden Charakter. Es sind darin bereits Wechselwirkungen, Kumulierungen und Verlagerungen, wie auch Wirksamkeiten von projektierten und zusätzlich von den Fachgutachterinnen und Fachgutachtern vorgeschlagenen Maßnahmen und Auflagen berücksichtigt. Letztlich bleibt die integrative Aussage jedoch auf die Feststellung von Belastungen auf die einzelnen Schutzgüter beschränkt. Eine darüberhinausgehende „ganzheitliche“ Aussage (wie die Abwägung zwischen Schutzgütern oder Interessen) über die Umweltgesamtbelastung des Vorhabens muss und kann, mangels dafür bestehender naturwissenschaftlich abgesicherter Methoden, aus fachlicher Sicht nicht getroffen werden. Selbst eine bloße Mittelung würde zu einer Verwässerung und somit zu einem wesentlichen Informationsverlust der Ergebnisse führen, als auch den Grundsätzen des integrierten Umweltschutzes, dessen Konzept darauf abzielt, die einzelnen Umweltmedien gesamthaft vor sämtlichen Arten von Einwirkungen zu schützen und Verlagerungseffekte von einem Umweltmedium auf ein anderes zu vermeiden, widersprechen. Vielmehr ist die Gesamtschau der Umweltauswirkungen im Rahmen der vorliegenden zusammenfassenden Bewertung als fachlich-naturwissenschaftlicher Kern der UVP zu verstehen, durch welchen die Auswirkungen des Vorhabens zu einem Gesamtbild geformt werden sollen.
- Die beigezogenen behördlichen Sachverständigen haben die Auswirkungen des Vorhabens auf die zu beurteilenden Schutzgüter Boden und Untergrund, Fläche, Grundwasser, Oberflächen-wasser, Klima, Luft, Tiere sowie Pflanzen und deren Lebensräume, Landschaft, Sach- und

Kulturgüter, sowie auf die menschliche Gesundheit und das menschliche Wohlbefinden, als auch den ArbeitnehmerInnenschutz beurteilt und dabei auch die Auswirkungen auf öffentliche Konzepte und Pläne berücksichtigt. Die Auswirkungen durch das Projekt erreichen für den Großteil der zu beurteilenden Schutzgüter kein Ausmaß, dass über ein vernachlässigbares bis gering nachteiliges Niveau hinausgeht.

Positive Auswirkungen werden aus Sicht der Verkehrstechnik auf Sach- und Kulturgüter erwartet. Merklich nachteilige Auswirkungen werden auf das Landschaftsbild und die Erholungsfunktion sowie auf Tiere aus Sicht der Wildökologie festgestellt.

Es werden keine unvertretbar nachteiligen Auswirkungen von den beigezogenen Sachverständigen der Behörde festgestellt. Die Bestimmungen des Arbeitnehmerschutzes werden eingehalten. Bei dieser Beurteilung wurden Wechselwirkungen, kumulative Wirkungen und Verlagerungseffekte zwischen den einzelnen Schutzgütern durch das Vorhaben berücksichtigt. Ebenso sind projektierte sowie die zusätzlich von den behördlichen Sachverständigen vorgeschlagenen Maßnahmen und Auflagen in die Beurteilung eingeflossen.

Conclusio zur behördlichen Bewertung der § 17 Abs 4 sowie § 24f Abs 1 und 2 UVP-G 2000:

Somit verbleibt das in § 24 Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 normierte Gebot, Abfälle nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen. Durch die Selbstbindung der Projektwerberin im Rahmen der UVE, weiters das einschlägige Fachgutachten des Sachverständigen für Abfallwirtschaft der Behörde, welches auch Eingang in die Zusammenfassende Bewertung gefunden hat und schließlich die facheinschlägigen Auflagenvorschläge dieses Sachverständigen, welche die Behörde aufgrund ihrer Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit in den Spruch des Bescheides übernommen hat, ist auch diese Genehmigungsvoraussetzung als erfüllt zu betrachten. Auf die vorstehend getätigten Ausführungen im Kapitel Abfallbewirtschaftung wird verwiesen.

Aus Sicht der erkennenden Behörde sind somit die von § 24f Abs 1 UVP-G 2000 geforderten Voraussetzungen als erfüllt anzusehen. Sämtliche facheinschlägigen Sachverständigen (Luftreinhaltung, Schall, Verkehr und Umweltmedizin) haben deutlich, schlüssig und nachvollziehbar ausgeführt, dass eine Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit von Menschen nicht eintreten wird.

Ebenso wenig ist mit einer Eigentumsgefährdung im Sinne der angeführten Bestimmung zu rechnen, zumal nach der Judikatur darunter nur solche Eingriffe in das Eigentumsrecht zu verstehen sind, die zu einer substanziellen Schädigung des Eigentumsrechts führen, worunter auch der Verlust jeglicher Nutzbarkeit zu verstehen ist (VwGH 27.1.2006, 2003/04/0130; 30.4.2008, 2005/04/0078).

Eine erhebliche Belastung der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen, welche geeignet sind, den Boden die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder der Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, kann mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden. Dabei darf nochmals explizit auf die Gesamtbeurteilung des Amtssachverständigen für Wildökologie und Jagd verwiesen werden, der folgende Kernaussage in seinen Gutachten getätigt hat: *„Gemäß UVP-Beurteilungsschema können bei einer vollständigen Umsetzung aller Maßnahmen die nachteiligen Projektwirkungen auf die Leitarten sowohl für die Bau-, als auch für die Betriebsphase, insgesamt auf eine geringe Resterheblichkeit gemindert werden. Demzufolge stellen die Auswirkungen des Vorhabens bezüglich ihres Ausmaßes, ihrer Art, Dauer und Häufigkeit eine merklich nachteilige Veränderung dar, ohne jedoch das Schutzgut in seinem Bestand zu gefährden. Die Auswirkungen sind zwar merklich nachteilig, erreichen auf das Schutzgut, beziehungsweise dessen Funktion, aber weder aus qualitativer, noch aus*

quantitativer Sicht ein unvertretbares Ausmaß. Damit ist aus wildökologischer Sicht die Umweltverträglichkeit des Projektes „B 70 NEU“ gegeben.“

Zu Frage was unter einer **erheblichen Auswirkung** zu verstehen ist, darf dabei der Kommentar von *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G-ON 2.00 § 17 [in Analogie zu § 24f UVP-G 2000] (Stand 1.7.2024, rdb.at) zitiert werden: In der Literatur werden dazu verschiedene Ansichten vertreten. Während *Ritter* unter erheblichen Einwirkungen nur solche versteht, die eine irreversible Schädigung zur Folge haben, gleichgültig, ob die Einwirkung permanent, sporadisch oder bloß einmalig erfolgt (*Ritter*, UVP 251), gehen *Weber/Dolp* von einer sehr langfristigen Schädigung aus (*Weber/Dolp* in *Bergthaler/Weber/Wimmer* Kap XI Rz 70). *Bergthaler* setzt die Erheblichkeit mit (aufgrund einer Detailbeurteilung) konkret zu erwartenden, weder vermeidbaren noch kompensierbaren, systemzerstörenden oder nachhaltig beeinträchtigenden Umweltauswirkungen gleich (*Bergthaler* in *Ennöckl/N. Raschauer*, UVP-Verfahren 324; vgl. auch *Altenburger/Berger*, UVP-G² § 17 Rz 32 und *Schlenk*, RdU 2023, 240). Nach *Baumgartner/Petek* zielt dieser Tatbestand auf die Vermeidung schwerer und nachhaltiger Einwirkungen ab, die nicht oder nur mit verhältnismäßig großem Aufwand rückgängig zu machen sind. Als Beispiele werden ua. Ausrottung oder nachhaltige Schädigung einer Tier- oder Pflanzenart und großflächige Erosionen angeführt (vgl. *Baumgartner/Petek*, UVP-G 173).

Auch nach Ansicht der erkennenden Behörde ist den von *Weber/Dolp, Bergthaler* und *Baumgartner/Petek* vertretenen Auffassungen zu folgen und wurde die Beurteilung demgemäß vorstehend vorgenommen. Auch der VwGH vertritt diese Ansicht (VwGH 22. 11. 2018, Ro 2017/07/0033 Rz 140 Kühtai Speicherkraftwerk). Unter § 24f Abs. 1 Z 2 lit b UVP-G 2000 sind demnach konkret zu erwartende, weder vermeidbare noch kompensierbare, systemzerstörende oder nachhaltig beeinträchtigende Umweltauswirkungen zu subsumieren. Eine „bleibende Schädigung“ liegt demnach vor, wenn solche Umweltauswirkungen weder vermieden noch kompensiert werden können und wenn sich die Schädigung als nachhaltig, dh. sehr lange und einschneidend auf die Umwelt wirkend, darstellt. Darauf, ob die Schäden irreversibel sind oder nicht, kommt es hingegen nicht an; auch (in unbestimmter ferner Zukunft) reversible Eingriffe können ggf. den Tatbestand erfüllen. Ist der Eingriff (z.B. durch geeignete Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen) so weit kompensierbar, dass keine erhebliche Umweltbelastung verbleibt, besteht kein Versagungsgrund. Unstrittig ist, dass von dieser Genehmigungsvoraussetzung nur erhebliche, nachhaltige Einwirkungen erfasst sind. Nicht jede „Umweltbelastung“ iSd § 17 Abs 2 Z 2 lit b UVP-G 2000 (dies gilt analog für § 24f Abs 1 Z 2 lit b UVP-G 2000) ist daher nach § 17 Abs 4 UVP-G 2000 auszugleichen, sondern nur in diesem Sinn erhebliche und nachhaltige (vgl. dazu *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G-ON 2.00 § 17 (Stand 1.7.2024, rdb.at)).

Aber auch eine unzumutbare Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen wird nach den Gutachten der facheinschlägigen Sachverständigen nicht eintreten. Durch die projektimmanenten Vorsorgen einerseits und die von den facheinschlägigen Gutachtern diesbezüglich vorgeschlagenen und von der Behörde übernommenen Auflagen ist dies sichergestellt. Emissionen werden bestmöglich nach dem Stand der Technik begrenzt bzw. vermieden.

Auch das Vorliegen des Entlastungsprivilegs gemäß § 24f Abs 2 UVP-G 2000 wird von den Amtssachverständigen für Verkehrstechnik sowie Humanmedizin (*Bedeutende Entlastungen ergeben sich bei den Wohngebieten entlang der bestehenden Trasse der B70*) bestätigt.

Zum Entlastungsprivileg führt z.B. *Schmelz/Schwarz*, (Stand 01.07.2024, rdb.at) zu § 24 f Abs. 2 Satz 1 UVP-G 2000 Folgendes aus: Für Straßenvorhaben gilt nach § 24 f Abs. 2 Satz 1, dass unzumutbare Belästigungen für eine Personengruppe durch das Vorhaben durch Entlastungen für eine größere

Personengruppe durch Verkehrsreduktion an bestehenden Straßen aufgewogen werden können (sog „Entlastungsprivileg“). Solcherart erlaubt das UVP-G 2000 eine Gesamtminimierung der Belästigungen über eine Personengesamtheit hinweg, z.B. durch Ortsumfahrungen. Das Gesetz verlässt somit das Konzept des strikt individuellen Belästigungsschutzes, um zu verhindern, dass die Erhaltung des Schutzniveaus für Einzelne oder eine geringe Zahl von Personen die Verbesserung des Schutzes für viele Menschen verhindert.

Im Sinne des § 17 Abs 4 UVP-G 2000 wird durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschreibungen, insbesondere auch durch Überwachungsmaßnahmen für erhebliche nachteilige Auswirkungen, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge, zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beigetragen. Als Überwachungsmaßnahmen hat die Antragstellerin vor Baubeginn der Behörde eine dazu befugte örtliche Bauaufsicht sowie ökologische Bauaufsicht namhaft zu machen und diese bis zum Abschluss der Bauphase beizubehalten. Die Aufsichten haben über ihre Tätigkeiten Protokolle zu führen.

Exkurs zum Thema Landschaft:

Die Landschaft (das Landschaftsbild und der Erlebniswert der Landschaft) zählt nicht zu den nach § 24f Abs. 1 Z 2 lit b UVP-G 2000 rechtlich geschützten Interessen (vgl. auch VwGH 21. 12. 2023, Ro 2020/04/0018 Stanglalm Windpark; ebenso zB VwGH 21. 12. 2023, Ra 2022/04/0132 und Ra 2022/04/0150 beide Bärofen Windpark II; vgl auch bereits VwGH 15. 10. 2003, 2002/04/0073 zum Immissionsbegriff der GewO; weiters zB BVwG 05. 02. 2024, W155 2270934-1 Neusiedl-Weiden Repowering Windpark; BVwG 28. 09. 2023, W104 2261227-1 Freiländeralm 2 Windpark; BVwG 11. 11. 2022, W109 2254822-1 Steinriegel III Windpark; BVwG 04. 10. 2021, W118 2197944-1 Stubalm Windpark; *N. Raschauer* in *Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler*, UVP-G³ § 17 Rz 41; *Grassl*, ecolex 2023, 269). Veränderungen der Landschaft zählen nämlich nicht zu den in Abs 2 geregelten Immissionen. Zwar sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Landschaft in der UVP ieS (§ 6 Abs 1 Z 3 UVE und § 12 Abs 5 UVGA) zu beschreiben und zu bewerten und sind diese Ergebnisse bei der Genehmigungsentscheidung zu berücksichtigen. Diese Bestimmung ermächtigt jedoch nicht zur Versagung der Genehmigung (BVwG 11. 11. 2022, W109 2254822-1 Steinriegel III Windpark; US 11. 06. 2010, 1A/2009/6-142 Heiligenkreuz). Eine Versagung der Genehmigung im Hinblick auf die Landschaft (das Landschaftsbild oder den Erlebniswert der Landschaft) käme nur dann in Betracht, wenn es sich um eine schwerwiegende Umweltbelastung iSd § 17 Abs 5 handelte (BVwG 19. 02. 2020, W118 2224390-1 Stanglalm Windpark) [vgl. dazu auch *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G-ON 2.00 § 17 (Stand 1.7.2024, rdb.at)].

Gesamtbewertung im Sinne des § 17 Abs 5 UVP-G 2000 samt Interessenabwägungen:

Gemäß § 17 Abs. 5 UVP-G 2000 sind im Rahmen dieser Abwägung auch relevante Interessen der Materiengesetze oder des Gemeinschaftsrechtes, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, zu bewerten. Nach der Rechtsprechung des VwGH bildet eine Interessenabwägung eine Wertentscheidung (vgl. VwGH 23.08.2022, Ra 2022/10/0097). Die Rechtmäßigkeit der Interessenabwägung ist daran zu messen, ob das Abwägungsmaterial umfassend erfasst wurde und die Abwägung in Einklang mit den Denkgesetzen, Erfahrungssätzen und Erkenntnissen der Wissenschaft erfolgt ist (vgl. BVwG 19.02.2020, W 118 2224390-1/14E). Hinsichtlich der in den Materiengesetzen durchzuführenden Interessensabwägungen wird auf die entsprechenden Ausführungen im folgenden Kapitel verwiesen, da § 17 Abs 5 UVP-G 2000 nämlich nicht dazu dient, nach den Materiengesetzen bereits durchgeführte Interessensabwägungen zu wiederholen (vgl. *Altenburger*, Kommentar Umweltrecht² § 17 RZ 90). Es

kann aber schon vorweggenommen werden, dass die diesbezüglich vorgenommen Interessensabwägungen zugunsten des gegenständlichen Projektes ausgefallen sind.

Bezogen auf das öffentliche Interesse am Schutz der Umwelt erreichen die Auswirkungen des Projektes unter Berücksichtigung von Wechselwirkungen, kumulativen Wirkungen, Verlagerungseffekten und unter Beachtung der projektintegralen und der zusätzlich vorgeschriebenen Nebenbestimmungen kein unvertretbar nachteiliges Ausmaß. Damit wurde auch dem öffentlichen Interesse am Umweltschutz Rechnung getragen.

Zur Erstellung des Regionalen Entwicklungsprogrammes „Planungsregion Steirischer Zentralraum" (siehe LGBl. Nr. 87/2016) wurde eine Strategische Umweltprüfung (SUP) mit Umweltbericht durchgeführt. In dieser SUP wurde das öffentliche Interesse des Landes für Behördenverfahren dokumentiert (vgl. Seite 4 der Strategischen Umweltprüfung zum REPRO der Planungsregion Steirischer Zentralraum). Zur Untermauerung dürfen auch wiederholt die Ausführungen des Amtssachverständigen zitiert werden: *„Die geplante Umfahrungsstraße erfüllt nach aktuellem Wissenstand sowohl die Entlastungsfunktion für die o.g. Ortsdurchfahrten der Bestandsstrecke als auch den Lückenschluss für die leistungsfähige Anbindung des Raumes Voitsberg-Köflach an das übergeordnete Straßennetz (A2). Aus diesen Gründen wurde die Trasse auch als freizuhaltender Planungskorridor („Straßenprojekte") in das Regionale Entwicklungsprogramm für die Planungsregion Steirischer Zentralraum (LGBl. Nr. 87/2016) aufgenommen. Während aus örtlicher Sicht insbesondere die Entlastungsfunktion für die derzeit hochbelasteten Ortsgebiete entlang der Bestandsstrecke und die Erhöhung der Verkehrssicherheit hervorzuheben ist, ist aus überörtlicher Sicht insbesondere die verbesserte Anbindung des Raumes Voitsberg - Köflach an das hochrangige Straßennetz als* ***öffentliches Interesse*** *anzuführen".*

Weiters darf zur Beurkundung des öffentlichen Interesses an der Errichtung der B70 Packer Straße Abschnitt „Mooskirchen - Krottendorf" von Projektkilometer 1,089 bis km 6,413 im Sinne des § 8 Abs. 1 LStVG 1964 (B70 Neu) auf den Beschluss der Steiermärkischen Landesregierung GZ: ABT16-11547/2017-97 vom 04.04.2018 (OZ 47 vor ELAK) verwiesen werden:

„Für den Bezirk Voitsberg sind Qualitätsverbesserungen im Straßenverkehrsnetz, insbesondere durch die Anbindung an die A2-Südautobahn und damit an die Landeshauptstadt Graz von hoher Bedeutung. Die Verbesserung der Anbindung stellt gemeinsam mit der Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verträglichkeit des Straßenverkehrs (Lärm, Schadstoffe und Trennwirkung) ein Hauptziel der Region dar. Daher ist es notwendig, den Durchgangsverkehr möglichst rasch und direkt an das hochrangige Straßennetz anzubinden.

Aufgrund der Bedeutung der B70 Packer Straße für die Weiterentwicklung der Region wird eine Verordnung des Straßenzuges in Form einer Autostraße als direkte Verbindung von der A2-Südautobahn (Anschlussstelle Mooskirchen) bis Voitsberg angestrebt. Im aktuell beschlossenen Regionalen Mobilitätsplan (RMP) für die Teilregion Voitsberg ist die B70 Packer Straße mit der Kategorie B in Form einer regionalen Hauptverbindung festgelegt. Daraus leitet sich ein Handlungsbedarf für den Ausbau der B70 Packer Straße im Abschnitt „Mooskirchen - Krottendorf" ab.

Die B70 Packer Straße zählt im Streckenabschnitt zwischen Mooskirchen und Krottendorf zu den am stärksten befahrenen Straßen im Umland von Graz (ca. 19.000 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden an Werktagen). Die geplante Umfahrung zwischen Mooskirchen und Krottendorf ist der noch fehlende Lückenschluss für einen durchgehenden leistungsfähigen Ausbau der B70 Packer Straße von Köflach

bis zur Autobahnanschlussstelle Mooskirchen und stellt für den überregionalen Verkehr aus dem Bezirk Voitsberg eine leistungsfähige Straßenverbindung zur A2 - Südautobahn in Fahrtrichtung Graz/Wien/Klagenfurt dar.

Mit der Umfahrung können die Ortsdurchfahrten der Katastralgemeinden St. Johann o.H., KG Köppling und der KG Pichling bei Mooskirchen vom motorisierten Individualverkehr massiv entlastet werden. Das Projekt wurde in Bezug auf seine Wirtschaftlichkeit und seinen Bedarf vom Landesrechnungshof im Jahr 2017 geprüft.

Am 13.06.2017 wurde von der Steiermärkischen Landesregierung ein Grundsatzbeschluss mit der GZ: ABT16-11547/2017-36 zur Finanzierung des Projektes B70 Packer Straße, Abschnitt „Mooskirchen - Krottendorf" gefasst. Der Landtag hat einen diesbezüglichen Beschluss Nr. 584 am 04.07.2017 gefällt.
Der Regierungsbeschluss vom 04.04.2018 ist im Sinne des § 8 Abs. 1 LStVG 1964 ein deutlicher Ausdruck der verantwortlichen Politik für ein **öffentliches Interesse** (Verkehrsinteresse) am gegenständlichen Vorhaben. Da in Österreich das Prinzip der repräsentativen Demokratie vorherrscht, repräsentiert eine Beschlussfassung der Politik somit deutlich das öffentliche Interesse an einer Sache.
Auch der verkehrstechnische Sachverständige bestätigt in seinem Gutachten den Bedarf (= das Verkehrsinteresse) am gegenständlichen Projekt (vgl. OZ 128, Seite 42 ff).

Im Lichte der Regelung des § 105 WRG steht kein dort genanntes öffentliches Interesse der Erteilung der gegenständlichen Bewilligung entgegen.

Die Gesamtbewertung aller vorliegenden Unterlagen unter Einbeziehung sämtlicher Gutachten, Stellungnahmen und Einwendungen sowie der Zusammenfassenden Bewertung ergibt somit eine **positive Gesamtbewertung** für das Projekt im Sinne des § 17 Abs 5 UVP-G 2000. Dem gegenständlichen Vorhaben ist ein **übergeordnetes öffentliches Interesse zu attestieren**. Neben den projektintegralen Maßnahmen selbst, wird durch die Vorschreibung von Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschreibungen sowie Ausgleichsmaßnahmen sichergestellt, dass auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen keine schwerwiegenden Umweltbelastungen zu erwarten sind. Allfällige Eingriffe werden auf ein erträgliches Maß vermindert.

4. Weitere zur Beurteilung herangezogene Rechtsvorschriften

Steiermärkisches Landes-Straßenverwaltungsgesetz 1964 – LStVG 1964

Die Genehmigung zur Errichtung der Straße (Landesstraße) gemäß §§ 14 ff insbesondere 47 LStVG 1964 wird hiermit erteilt. Mit der zuständigen Militärbehörde wurde wie auch im Akt ersichtlich das Einvernehmen hergestellt, ebenso darf auf die bereits getätigten Ausführungen der Sachverständigen iSd Bestimmung des § 14 Abs. 3 LStVG 1964 verwiesen werden.

Den Vorgaben des § 16a LStVG 1964 unter Bezugnahme auf allfällige Beeinträchtigungen von Nachbarn an Landesstraßen wird durch das Projekt selbst bzw. allfällige - von der Behörde vorgeschriebene Auflagen - entsprochen (z.B. Einbau von Lärmschutzfenstern). Weder § 16a Abs. 1 noch Abs. 6 LStVG 1964 begründen subjektive Rechte der Nachbarn.

Zur Bewilligung im Detail:

§ 47 (1) Vor Neuanlage, Verlegung oder Umbau der im § 7 unter Z 1, 2, 3 und 4 genannten Straßen hat die im Abs. 3 genannte Behörde den beabsichtigten Straßenbau in den in Betracht kommenden Gemeinden kundzumachen. Überdies sind hievon die bekannten Anrainer und sonstigen Beteiligten durch besondere Mitteilung zu verständigen. In diesen Verständigungen ist auch zugleich eine mündliche Verhandlung auf einen Zeitpunkt binnen zwei bis vier Wochen anzuberaumen. Von der Anberaumung der Verhandlung ist auch die Militärbehörde zu verständigen. Kommen auch Grundstücke in Betracht, die Zwecken des öffentlichen Eisenbahn- oder Luftverkehrs dienen, so ist auch die Eisenbahn- oder Luftfahrtbehörde zu benachrichtigen. Die Beteiligten sind aufzufordern, die zum Nachweis ihrer Vertretungsbefugnis nötigen Vollmachten und sonst zur Begründung ihrer Ansprüche nötigen Urkunden, Pläne u. dgl. bei der mündlichen Verhandlung vorzuweisen.

(2) Bei Bauvorhaben von geringfügigem Umfang kann von der in Abs. 1 vorgeschriebenen Verhandlung abgesehen werden, wenn dies ohne Beeinträchtigung des öffentlichen Interesses und des Interesses der Beteiligten geschehen kann.

(3) Auf Grund der Ergebnisse dieser mündlichen Verhandlung hat bei Straßen gemäß § 7 Abs. 1 Z 1, 2, 3, und 4 lit. b die Landesregierung, sonst die Gemeinde mit Bescheid die Bedingungen festzusetzen, welche bei der Ausführung der beabsichtigten Straßenbauten vom Standpunkt des öffentlichen Interesses und der mit diesem nicht in Widerspruch stehenden Interessen der Beteiligten zu erfüllen sind. Der Bescheid hat sich auch auf die künftige Bestimmung und die Erhaltung jener Straßenteile zu erstrecken, welche durch den Straßenbau ihrer ursprünglichen Verkehrswidmung unmittelbar entzogen werden. Weitere Bedingungen können nachträglichen Verfügungen vorbehalten werden, insofern sich solche bei der Durchführung des Straßenbaues als notwendig erweisen. Für die Ausführung des Straßenbaues kann eine Frist bestimmt werden, die aus rücksichtswürdigen Gründen verlängert werden kann.

Bezüglich der erforderlichen Verständigung ist auf die Ediktalkundmachung zu verweisen.

Basierend auf dem verkehrstechnischen Gutachten des Sachverständigen vom 29.03.2022 (OZ 128) kommt die erkennende Behörde zu folgendem Ergebnis:

Beim gegenständlichen Bauvorhaben Landesstraße B70 Packer Straße, Abschnitt „Mooskirchen - Krottendorf“, von km 1,746 bis km 6,413 (lg. 4.667 m) sowie Autobahnzubringer A2 Süd Autobahn von km 1,089 bis km 1,746 (lg. 657 m) handelt es sich um einen Lückenschluss für einen leistungsfähigen Ausbau der Landesstraße von Ballungsraum Voitsberg/Köflach an das hochrangige Autobahnnetz der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG).

Durch die geplante Verlegung eines Großteils des Verkehrs auf die Umfahrungsstraße ergibt sich eine Entlastung der Straßenanlage in den Ortsteilen St. Johann ob Hohenburg und Köppling und man kann von einer Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität in diesen Bereichen ausgehen. Weiters sind lokal Verbesserungen für den Rad- und Fußgängerverkehr geplant, dabei handelt es sich um eine Verbindung zwischen Klein-Gaisfeld und St. Johann ob Hohenburg.

Für die Dimensionierung der geplanten Straßenanlage wurden auf Basis der Bevölkerungsentwicklung, örtlichen Entwicklungskonzepten und -plänen in den Gemeinden Krottendorf-Gaisfeld, Ligist, Mooskirchen und St. Johann Köppling sowie von Trendverläufen des Fahrzeugverkehrs auf den betroffenen Straßen Hochrechnungen zum Fahrzeugverkehr durchgeführt. Als Prognosejahr wurde das Jahr 2030 festgelegt und zusätzlich wurde eine Abschätzung für das Jahr 2035 nachgereicht.

Die größte Auswirkung hat das geplanten Umfahrungsstraßenprojekt auf die bestehende B70 Packer Straße zwischen den beiden Kreisverkehrsanlagen (KVA) Krottendorf und Söding. Auf diesem Streckenabschnitt beträgt die Differenz zwischen der Nullvariante (verbleib des Bestandes) und der Ausbaustufe mit/ohne Gewerbegebiet Rollau im Prognosejahr 2030 ca. 11.000 Fahrzeuge pro Tag. Durch das Projekt kann aber für die nächsten ca. 15 Jahre eine ausreichende Verkehrsabwicklung auch in den Spitzenstunden (Vormittag und Nachmittag) gewährleistet werden.

Insgesamt gesehen wird aus verkehrlicher Sicht auf der Grundlage des Fachbereichs Verkehr der Umweltverträglichkeitserklärung sowie der vorgelegten Projektunterlagen zusammenfassend festgestellt, dass durch die geplante Errichtung und Verkehrsfreigabe der ca. 4.667 m langen neuen Umfahrungsstraße B70 Packer Straße NEU zwischen dem Kreisverkehr Krottendorf und dem Autobahnzubringer (AZ) A2 Mooskirchen einschließlich des AZ A2 von km 1,089 bis km 1,746, es durch Verkehrsverlagerungen zu einer maßgeblichen Entlastung der bestehenden B70 Packer Straße kommen wird.

Unter Berücksichtigung der hohen Verkehrsbedeutung der betroffenen Landesstraßen, welche durch die neue Straßenverbindung eine Entlastung bei den Ortsteilen St. Johann o.H. und Köppling und einen stabilen Verkehrsfluss bewirken würde, ist das Vorhaben positiv zu sehen.

Allgemein kann gesagt werden, dass das Vorhaben vor allem in den Stoßzeiten erhebliche Vorteile auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs hat.

Aus bautechnischer Sicht bestehen aufgrund der in den vorgelegten Unterlagen durchgeführten Planungen, Untersuchungen und Analysen sowie der eigenen Erhebungen und Schlussfolgerungen keine Einwände gegen die projektgemäße Ausführung des Bauvorhabens.

Bezogen auf die Ausführungen des Sachverständigen zur Thematik Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs ist rechtlich Folgendes auszuführen:

Die Genehmigungsvoraussetzung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs ist, anders als in vielen anderen straßenrechtlichen Vorschriften, so z.B. in § 7 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971, im LStVG 1964 nicht bzw. nicht direkt verankert. Mancher Rechtsansicht nach erfolgt diesbezüglich eine Ableitung aus § 16 LStVG 1964. Dieser lautet:

„Alle unter dieses Gesetz fallenden öffentlichen Straßen sind derart herzustellen und zu erhalten, daß sie für den dort zugelassenen Verkehr ohne Gefahr benützt werden können".

Aus Sicht der erkennenden Behörde ist die vorstehend genannte Bestimmung so zu verstehen, dass im Rahmen der Erteilung der straßenrechtlichen Bewilligung eine gefahrlose Benützung der Straße gegeben ist. Diese Voraussetzung wird als erfüllt angesehen, da der verkehrstechnische Sachverständige in seinem Gutachtem zum Ergebnis kommt: *„Aus bautechnischer Sicht bestehen aufgrund der in den vorgelegten Unterlagen durchgeführten Planungen, Untersuchungen und Analysen sowie der eigenen Erhebungen und Schlussfolgerungen keine Einwände gegen die projektgemäße Ausführung des Bauvorhabens".*

Diese Rechtsansicht wird auch durch folgende Literatur (*Dworak/Eisenberger*, Steiermärkisches Landes-Straßen-Verwaltungsgesetz (2010), 21) untermauert:

- Straßenangelegenheiten sind die gesetzlichen Vorschriften betreffend die Herstellung und Erhaltung des Straßenkörpers. Sie beziehen sich auf die Straße selbst.
- Hingegen sind Maßnahmen, die die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zum Inhalt haben, sohin sämtliche verkehrssichernde Maßnahmen, Angelegenheit der Straßenpolizei. Derartige Regelungen werden u.a. in der StVO getroffen.

Sollten also die Prognosen nicht zutreffen, so wären dann entsprechende Regelungen, wie z.B. Ampelschaltungen, Tempobeschränkungen, etc. von der Straßenverwaltung zu setzen.

Im vorliegenden Fall ist daher für die straßenrechtliche Genehmigung allein die in § 47 Abs. 3 LStVG 1964 vorgesehene Interessenabwägung zwischen dem öffentlichen Interesse am Bauvorhaben und den nicht in Widerspruch stehenden Interessen der Beteiligten maßgeblich (vgl. dazu VwGH 23.10.2007, 2006/06/0084).

Es gilt somit das öffentliche Interesse mit den Interessen der Beteiligten abzuwägen. „Unter *Interessen der Beteiligten* sind nach der Judikatur des VwGH nicht nur die durch materiell öffentlich-rechtliche Normen ausdrücklich geschützten Interessen der Beteiligten, sondern auch deren wirtschaftliche Interessen zu verstehen (VwGH 20.5.1998, 96/06/0217; 23.10.2007, 2006/06/0084). Der Begriff *Interessen* ist daher weit auszulegen. Als Interessen geltend gemacht werden können z.B. die Beeinträchtigung der Lebens- und Wohnqualität aufgrund der aus dem Bauvorhaben resultierenden Verkehrsströme, Lärm- und Geruchsimmissionen. (vgl. dazu *Dworak/Eisenberger*, Steiermärkisches Landes-Straßen-Verwaltungsgesetz (2010), 129 f)".

Eine Legaldefinition, so wie es sie in vielen anderen Gesetzen zum Parteien- bzw. Beteiligten-Begriff/Umfang gibt, fehlt dem LStVG 1964 komplett. Nach der Judikatur des VwGH haben in straßenbaurechtlichen Bewilligungsverfahren gemäß § 47 LStVG 1964 nur jene Personen Parteistellung, die durch das Straßenbauvorhaben von Enteignungen bzw. Eingriffen in dingliche Rechte betroffen sind, bzw. die Eigentümer von Grundstücken, die an das Straßenbauvorhaben

unmittelbar angrenzen (VwGH 28.02.2006, 2004/06/0128). Wenn die Behörde von Beteiligten im Sinne des LStVG spricht, bezieht sie sich auf den vorstehend genannten Parteienbegriff.

Das LStVG 1964 spricht nicht von subjektiv-öffentlichen Rechten, sondern eben nur vom Begriff *Interessen.* Was darunter zu verstehen ist, wurde bereits vorstehend ausgeführt.

Um Wiederholungen zu vermeiden darf auf das Kapitel Einwendungen verwiesen werden, in welchem allfällige Interessen der Beteiligten umfassend abgehandelt wurden. Basierend auf diesen Ergebnissen kommt es also aus Sicht der erkennenden Behörde grundsätzlich zu keiner Verletzung von Interessen der Beteiligten.

Untermauert durch die vorgelegten Ergebnisse der Modellberechnungen/Trassenuntersuchungen, handelt es sich aus Sicht der erkennenden Behörde bei der projektierten Trassenführung um jene Variante, die bei Erreichung des angestrebten öffentlichen Interesses (Verkehrsinteresses) den geringstmöglichen Eingriff in die Rechte der Beteiligten sowie der Umwelt darstellt (vgl. dazu VwGH 26.6.2008, 2006/06/0327).

Vor allem im Lichte der Ausführungen des verkehrstechnischen Amtssachverständigen, unter anderem auch zum Thema Entlastung sowie öffentliches Verkehrsinteresse, überwiegt das Verkehrsinteresse die weiteren Interessen aus Sicht der erkennenden Behörde. Die Behörde hat im Sinne des § 47 Abs 3 LStVG 1964 Bedingungen festgesetzt, welche bei der Ausführung der beabsichtigten Straßenbauten vom Standpunkt des öffentlichen Interesses und der mit diesem nicht in Widerspruch stehenden Interessen der Beteiligten zu erfüllen sind.

Somit war die straßenrechtliche Bewilligung zu erteilen.

Steiermärkisches Baugesetz 1995:

§ 20 Z 6: Für folgende baubewilligungspflichtige Vorhaben gelten die Bestimmungen des vereinfachten Verfahrens gemäß § 33, soweit sich aus §§ 19 und 21 nichts anderes ergibt:

der Abbruch von Gebäuden, ausgenommen Nebengebäude;

§ 32 Abbruch von Gebäuden, lautet:

(1) Dem Ansuchen um Erteilung der Bewilligung für den Abbruch von Gebäuden sind anzuschließen:

1. der Nachweis des Eigentums in Form einer amtlichen Grundbuchabschrift oder in anderer rechtlich gesicherter Form, jeweils nicht älter als sechs Wochen,
2. die Zustimmungserklärung des Grundeigentümers oder des Inhabers des Baurechtes, wenn der Antragsteller nicht selbst Grundeigentümer oder Inhaber des Baurechtes ist,
3. ein Lageplan mit Darstellung der zum Abbruch vorgesehenen Gebäude oder Gebäudeteile,
4. die Bruttogeschoßflächenberechnung aller Geschosse und
5. eine Beschreibung der technischen Ausführung des Abbruches, der Sicherheitsmaßnahmen, der Maßnahmen für Lärm- und Staubschutz sowie Angaben über die Sortierung und den Verbleib des Bauschuttes und der abschließenden Vorkehrungen.

(2) Die Behörde kann die Vorgangsweise beim Abbruch bestimmen. Insbesondere kann sie das Einschlagen der Kellerdecken, die Auffüllung der Kellerräume, die Abmauerung von Hauskanälen u. dgl. anordnen, wenn dies aus Gründen der Sicherheit oder der Hygiene notwendig ist.

(3) Die Eigentümer oder Inhaber eines Baurechtes (Bauberechtigte) der an das antragsgegenständliche Grundstück angrenzenden Grundflächen sind von der Behörde als Beteiligte dem Verfahren beizuziehen und über das Abbruchvorhaben zu informieren.

§ 32 Stmk BauG war angepasst an das UVP-Regime mitanzuwenden und wurden sämtliche Voraussetzungen von Seiten der Behörde als erfüllt angesehen. Nachbarrechte im Sinne des § 26 Stmk BauG sind im Rahmen eines Abbruchvorhabens nicht vorhanden. Das Kriterium der Verständigung wurde mittels der Ediktalkundmachung erfüllt. Die Abbruchbewilligung wird somit erteilt.

Wasserrechtsgesetz 1959

Die wasserrechtliche Genehmigung für die erforderlichen projektgegenständlichen Baumaßnahmen wird hiermit gemäß §§ 12a ff WRG sowie insbesondere nach § 32 WRG iVm § 94 ASchG, § 38 WRG, und § 105 WRG erteilt.

Einwirkungstatbestände nach § 32 WRG 1959

Gemäß § 32 WRG 1959 sind Einwirkungen auf Gewässer, die unmittelbar oder mittelbar deren Beschaffenheit beeinträchtigen, nur nach wasserrechtlicher Bewilligung zulässig. Bloß geringfügige Einwirkungen, insbesondere der Gemeingebrauch sowie die ordnungsgemäße land- und forstwirtschaftliche Bodennutzung, gelten bis zum Beweis des Gegenteils nicht als Beeinträchtigung.
Im hydrogeologischen Gutachten vom 25.01.2022 (OZ 125) wird festgehalten, dass es in Summe durch die Errichtung und den Betrieb des Straßenausbauabschnittes der B70 Packer Straße ‘‘MOOSKIRCHEN – KROTTENDORF‘‘ weder zu dauerhaften und erheblichen qualitativen noch zu dauerhaften und erheblichen quantitativen Einwirkungen auf das Grundwasser kommt, wodurch das Vorhaben insgesamt als umweltverträglich zu bewerten ist. Beeinträchtigungen fremder Rechte oder wasserwirtschaftlicher Interessen sind ebenso nicht zu erwarten.

Die Bewilligung zur Umsetzung der geplanten Maßnahmen, um eine ausreichende Reinigung der Gewässer zu erreichen, war sohin im Sinne des § 32 WRG 1959 zu erteilen.

Weiters wird im gewässerökologischen (limnologischen) Gutachten vom 27.06.2022 (OZ 135) allgemein festgestellt, dass die Zielzustandserreichung bis zum Jahre 2027 vom ggst. Projekt nicht verhindert wird. Die geplante Verlegung der Kainach von ca. 200 m aufwärts der Bahnbrücke St. Johann, steht bei projektsgemäßer Ausführung, nicht im Widerspruch zur Zielzustandserreichung (gutes ökologisches Potential) im ggst. 20 km langen Wasserkörper 802780049. Es kann festgehalten werden, dass beim ggst. Bauvorhaben (Gewässerquerungen) bei projektgemäßer Ausführung nur mit einer kleinräumigen Beeinträchtigung gemäß § 5 der QZV-Ökologie OG zu rechnen ist.

Hochwasserfreistellung nach § 38 WRG 1959
Zur Errichtung und Abänderung von Brücken, Stegen und von Bauten an Ufern, dann von anderen Anlagen innerhalb der Grenzen des Hochwasserabflusses fließender Gewässer oder in Gebieten, für die ein gemäß § 42a Abs. 2 Z 2 WRG zum Zweck der Verringerung hochwasserbedingter nachteiliger Folgen erlassenes wasserwirtschaftliches Regionalprogramm (§ 55g Abs. 1 Z 1 WRG) eine wasserrechtliche Bewilligungspflicht vorsieht, sowie von Unterführungen unter Wasserläufen, schließlich von Einbauten in stehende öffentliche Gewässer, die nicht unter die Bestimmungen des § 127 WRG fallen, ist gemäß § 38 WRG nebst der sonst etwa erforderlichen Genehmigung auch die wasserrechtliche Bewilligung einzuholen, wenn eine solche nicht schon nach den Bestimmungen der §§ 9 oder § 41 WRG erforderlich ist. Die Bewilligung kann auch zeitlich befristet erteilt werden.

Als Hochwasserabflussgebiet gilt das bei 30-jährlichen Hochwässern überflutete Gebiet.

Eine wasserrechtliche Bewilligung nach § 38 WRG 1959 ist erforderlich, wenn innerhalb des 30-jährigen Hochwasserabflusses Anlagen errichtet werden. Sollte kein 30-jähriger Hochwasserabflussbereich ausgewiesen sein, ist - laut Judikatur - noch keine generelle Bewilligungsfreiheit anzunehmen, sondern - wegen der sich immer wieder ändernden Abflussverhältnisse - eine Einzelfallbeurteilung durchzuführen. Eine bewilligungsfreie Ausführung ist für kleine Wirtschaftsbrücken und -stege normiert (§ 38 Abs. 2 lt. b WRG 1959). Zusätzlich bewilligungsfreie (aber anzeigepflichtige) Gewässerquerungen sieht die Bewilligungsfreistellungsverordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft 2005 vor, welche im vorliegenden Fall nicht einschlägig ist.

Aus wasserbautechnischer Sicht wird festgehalten, dass die technische Planung, einschließlich aller hydraulischen und gerinnehydraulischen Berechnungen (Hochwasserberechnungen), dem Stand der Technik entsprechen und die Ergebnisse nachvollziehbar und plausibel anzusehen sind. Zusammenfassend wird ausgeführt, dass durch die Errichtung der LB70 gemäß vorliegendem Projekt und hydraulischen Berechnungen keine merkbaren Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss der Kainach im Projektbereich erwartet werden. Gegen eine Bewilligung bestehen bei projektgemäßer Ausführung und Bestellung einer wasserrechtlichen Bauaufsicht zur Überwachung der projektgemäßen Ausführung daher keine Einwände.

Für das gegenständliche Vorhaben konnte daher die wasserrechtliche Bewilligung nach § 38 WRG 1959 erteilt werden.

Steiermärkisches Naturschutzgesetz 2017 - StNSchG 2017

Durch die Eingriffe in die Ufergehölze an der Kainach, Muggaubach und Lahnbach ist ein Bewilligungstatbestand nach § 5 Abs. 2 lit. 2 und 5 des Stmk. NSchG 2017 gegeben, ebenso wie die Verlegung der Kainach auf einer Länge von 257 m und die geringfügige Verlegung des Lahnbaches.
Die naturschutzrechtliche Genehmigung für die erforderlichen projektgegenständlichen Baumaßnahmen wird hiermit gemäß §§ 5 iVm 3, 27 StNSchG 2017 erteilt. Laut § 27 Abs 1 StNSchG 2017 ist ein Bewilligung gemäß § 5 Abs. 1 und 2 StNSchG 2017 zu erteilen, wenn die Ausführung des Vorhabens oder der Maßnahme keine Beeinträchtigung im Sinn des § 3 Abs. 1 StNSchG 2017 erwarten lässt.

§ 3 StNSchG 2017 lautet:
(1) Bei allen Vorhaben mit erwartbaren Auswirkungen auf Natur und Landschaft ist, sofern sich eine Bestimmung auf Abs. 1 bezieht, darauf Bedacht zu nehmen, dass dadurch
1. der Naturhaushalt in seinem Wirkungsgefüge oder
2. der Landschaftscharakter nicht nachhaltig beeinträchtigt werden oder
3. das Landschaftsbild nicht nachhaltig verunstaltet wird.
(2) Eine nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes in seinem Wirkungsgefüge liegt insbesondere vor, wenn durch den Eingriff seltene oder gefährdete Tier- oder Pflanzenarten bzw. Pilze, deren Lebensräume oder Lebensgrundlagen in ihrer Vielfalt oder Häufigkeit geschädigt werden.
(3) Eine nachhaltige Beeinträchtigung des Charakters des betroffenen Landschaftsraumes ist insbesondere gegeben, wenn durch den Eingriff

1. eine Verarmung eines durch eine Vielfalt an Elementen gekennzeichneten Landschaftsraumes eintreten wird,
2. die Naturbelassenheit oder die naturnahe Bewirtschaftung eines Landschaftsraumes wesentlich gestört wird,
3. natürliche Oberflächenformen, wie Karstgebilde, Flussterrassen, Flussablagerungen, Gletscherbildungen, Bergstürze, naturnahe Fluss- und Bachläufe, wesentlich geändert werden oder
4. naturnahe Wasserflächen durch Regulierungen, Ausleitungen, Verbauungen, Verrohrungen, Einbauten, Anschüttungen wesentlich beeinträchtigt werden oder die Ufervegetation von Gewässern wesentlich aufgesplittert wird.

Gemäß den erläuternden Bemerkungen zu § 3 Abs. 1 des StNSchG 2017 soll durch diese oa. Bestimmung ua. verhindert werden, dass Maßnahmen verwirklicht werden, durch die Lebewesen in ihrem Lebensraum ihre Existenzmöglichkeit verlieren.

Eine nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes in seinem Wirkungsgefüge ist - verweisend auf das ggst. Gutachten des ASV - gegenständlich nicht abzuleiten,

- da das ggst. Vorhaben in einem überwiegend vom Menschen intensiv genutzten Teilbereich unserer Kulturlandschaft mit bereits maßgeblichen Vorbelastungen angedacht ist und
- weil demnach im Untersuchungsraum per se vergleichsweise lediglich wenige naturschutzfachlich wertvollere Lebensräume mit wertbestimmenden (geschützten oder gefährdeten) Arten vorkommen und
- da sämtliche relevanten Beeinträchtigungen für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume durch entsprechende projektintegrale bzw. Ausgleichsmaßnahmen oder via Auflagenvorschlägen ausreichend vermindert oder kompensiert werden und
- weil zahlreiche Beeinträchtigungen (insbes. Bauphase) lediglich temporär sind und danach durch Beendigung dieser bzw. ua. auch durch die natürliche Sukzession wieder vergehen werden und
- da prophylaktische Maßnahmen/Auflagenvorschläge zum Schutz von Arten und Lebensräumen für die Zeiträume vor und während der Bauphase vorgebracht wurden und
- da durch entsprechende Pflege ausgewählter Lebensräume der dauerhafte Erhalt relevanter, wertbestimmender Arten nachhaltig gesichert sein sollte und
- weil in Summe keine mehr als geringfügigen Auswirkungen auf Fauna und Flora resultieren und
- da daher sämtliche lokal vorkommenden Tier- oder Pflanzenbestände weiterhin vor Ort existieren werden
- und somit eine nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes in seinem Wirkungsgefüge gegenständlich nicht abzuleiten ist.

Weiters führt die Amtssachverständige in ihrem Gutachten zusammenfassend aus, dass es schlussendlich zu keiner nachhaltigen Beeinträchtigung des Landschaftscharakters oder nachhaltigen Verunstaltung des Landschaftsbildes im betroffenen Bereich kommt.

Forstgesetz 1975 - ForstG

Nach § 17 Abs. 1 ForstG ist die Verwendung von Waldboden zu anderen Zwecken als für solche der Waldkultur (Rodung) verboten. Nach Abs. 2 leg cit kann jedoch eine Bewilligung zur Rodung erteilt werden, wenn ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald nicht

entgegensteht. Kann eine Bewilligung nach Abs. 2 leg cit nicht erteilt werden, kann die Behörde eine Bewilligung zur Rodung dann erteilen, wenn ein öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald überwiegt. Als derartiges öffentliches Interesse wird vom Gesetzgeber etwa der öffentliche Straßenverkehr genannt. Gemäß Abs. 5 leg cit hat die Behörde bei der Beurteilung des öffentlichen Interesses im Sinne des Abs. 2 oder bei der Abwägung der öffentlichen Interessen im Sinne des Abs. 3 insbesondere auf eine die erforderlichen Wirkungen des Waldes gewährleistende Waldausstattung Bedacht zu nehmen. Die Rodungsbewilligung ist erforderlichenfalls an Bedingungen, Fristen oder Auflagen zu binden, durch welche gewährleistet ist, dass die Walderhaltung über das bewilligte Ausmaß hinaus nicht beeinträchtigt wird (vgl. § 18 ForstG).

Öffentliches Interesse an der Walderhaltung – Interessensabwägung:

Ein besonderes - und damit einer Bewilligung nach § 17 Abs. 2 ForstG entgegenstehendes - öffentliches Interesse an der Walderhaltung wäre dann als gegeben zu erachten, wenn es sich um Waldflächen handeln würde, denen mittlere oder hohe Schutzwirkung, mittlere oder hohe Wohlfahrtswirkung oder hohe Erholungswirkung gemäß Waldentwicklungsplan zukommt (RV 970 BlgNR XXI.GP 32).

Der forstfachliche ASV hat in seinem Gutachten zusammenfassend festgestellt, dass aufgrund des Erhebungsergebnisses bzgl. der überwirtschaftlichen Funktionen bzw. Wirkungen des Waldes ein besonderes öffentliches Interesse an der Walderhaltung aufgrund der mittleren Wohlfahrtswirkung der Rodungsflächen im Gesamtausmaß von 0,3848 ha vorliegt. Die Schutzwirkung ist als normal einzustufen, die Erholungswirkung ist auf 0,0530 ha als mittel und auf 0,3318 ha als normal einzustufen. Die Waldausstattung ist mäßig mit rd. 33,1 %. Die Waldflächenbilanz ist negativ mit rd. - 4,17 %. Eine offenbare Windgefährdung besteht nicht. Der Rodungszweck samt aller Anlagen und Einrichtungen umfasst ein summiertes Rodungs-Ausmaß von 3.848 m² (0,3848 ha), davon 3.258 m² dauernd und 590 m² befristet.

Der forstfachliche ASV hat somit zusammenfassend festgestellt, dass ein besonderes öffentliches Interesse an der Walderhaltung im Sinne des § 17 ForstG vorliegt. Demnach war für die Erteilung der Rodungsbewilligung eine Interessensabwägung gemäß § 17 Abs. 3 ForstG dahingehend vorzunehmen, ob das öffentliche Interesse am Rodungszweck das öffentliche Interesse an der Walderhaltung überwiegt. Die rechtfertigenden öffentlichen Interessen werden in § 17 Abs 4 ForstG demonstrativ aufgezählt. Der öffentliche Straßenverkehr gilt als ein öffentliches Interesse im Sinne dieser Bestimmung. Im Rahmen der Interessensabwägung sind auch die Zielsetzungen der Raumordnung zu berücksichtigen, weshalb auf die bereits vorstehenden Ausführungen zum öffentlichen Interesse und REPRO Planungsregion Steirischer Zentralraum verwiesen wird, welches ja die öffentlichen Interessen des Landes für Behördenverfahren dokumentiert und Vorgaben für die örtliche Raumplanung der Gemeinden festlegt (vgl. *Brawenz/Kind/Wieser,* ForstG[4] § 17 E16c Seite 184f). Da zudem die beantragte Rodungsfläche sich mit der erforderlichen, projektierten Trassenführung deckt, überwiegt gesamtheitlich gesehen das öffentliche Interesse am öffentlichen Straßenverkehr im gegenständlichen Fall das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald (vgl. VwGH 20.3.89, 88/10/0177; VwGH 4.5.87, 87/10/0038; VwGH 28.3.88, 87/10/0140; VwGH 26.9.94, 94/10/0071).

Zusammenfassend wird festgestellt, dass aus forstfachlicher bzw. waldökologischer Sicht das Projekt dann als umweltverträglich einzustufen ist, wenn die in der UVE und in der vorliegenden Stellungnahme festgelegten Kompensations- und Kontrollmaßnahmen sowie die Bedingungen und Auflagen von der Behörde inhaltlich vorgeschrieben und im vollen Umfang fristgerecht erfüllt und eingehalten werden.

In den im Spruch angeführten Nebenbestimmungen für den Fachbereich Waldökologie wurde gemäß § 18 Abs 1 Z 1 ForstG festgelegt, dass die Rodungsbewilligung erlischt, wenn mit der Realisierung des Rodungszwecks nicht innerhalb von zehn Jahren ab Rechtskraft des Bescheides begonnen wird. Weiters wurde gemäß § 18 Abs 1 Z 2 ForstG vorgeschrieben, dass die dauernde und befristete Rodungsbewilligung ausschließlich zum Zwecke und den Betrieb der Landesstraße B70 von Köflach bis zur Autobahnanschlussstelle Mooskirchen der A2 Süd-Autobahn (Straßenkilometer 1,089 bis 6,413) samt allen damit unmittelbar einhergehenden Maßnahmen und samt aller dazugehörigen Anlagen und Einrichtungen, konsumiert werden darf. Jede andere Verwendung der Rodungsfläche führt zum Erlöschen der Rodungsbewilligung. Geht aus dem Antrag hervor, dass der beabsichtigte Zweck der Rodung nicht von unbegrenzter Dauer sein soll, so ist im Bewilligungsbescheid die beantragte Verwendung gemäß § 18 Abs 4 ForstG ausdrücklich als vorübergehend zu erklären und entsprechend zu befristen (befristete Rodung). Ferner ist die Auflage zu erteilen, dass die befristete Rodungsfläche nach Ablauf der festgesetzten Frist wieder zu bewalden ist.

Gemäß § 18 Abs 5 ForstG finden auf befristete Rodungen im Sinne des Abs 4 die Bestimmungen des § 18 Abs 1 Z 3 lit. b und Abs 2 sowie Abs 3 (Vorschreibung von Maßnahmen zum Ausgleich des Verlustes der Wirkungen des Waldes (Ersatzleistung: Ersatzaufforstung, Waldverbesserungsmaßnahmen, Ersatzgeldleistung)) keine Anwendung. Das heißt, dass bei befristeten Rodungen Ersatzleistungen oder Rodungsabgabe von vornherein ausscheiden.

Entsprechend § 18 Abs 4 leg. cit. wurde die beantragte Rodung im Ausmaß von 0,0590 ha ausdrücklich als befristet erklärt und mit 31.12.2037 terminiert. Des Weiteren wurde gemäß § 18 Abs 4 ForstG vorgeschrieben, dass die Rodungsfläche nach Ablauf der Befristung bis zum darauffolgenden Herbst, spätestens jedoch bis zum 30. November des Folgejahres (dh. bis zum 30.11.2038) mit standortgerechten Baum- und Straucharten des forstlichen Bewuchses (ausgenommen Ailanthus altissima) gemäß Anhang 1 zum Forstgesetz mit einer Mindestbestockung von 2.500 Stück/ha wiederzubewalden ist und diese Kultur bis zu ihrer Sicherung zu ergänzen, zu pflegen und zu schützen ist (vgl. Nebenbestimmung Nr. 59 und 60).

Gemäß § 18 Abs 6 ForstG kann zur Sicherung der Erfüllung einer im Sinne des Abs. 1 vorgeschriebenen Auflage oder der Durchführung der Wiederbewaldung nach Ablauf der festgesetzten Frist im Sinne des Abs. 4 eine den Kosten dieser Maßnahmen angemessene Sicherheitsleistung vorgeschrieben werden. Vor deren Erlag darf mit der Durchführung der Rodung nicht begonnen werden. Die Bestimmungen des § 89 Abs. 2 bis 4 finden sinngemäß Anwendung. Die Vorschreibung einer Sicherheitsleistung gemäß § 18 Abs 6 leg cit zur Sicherung der Erfüllung der Nebenbestimmungen, insbesondere der Wiederaufforstung, war nicht erforderlich.

Aufgrund der gegebenen Sach- und Rechtslage war die Rodungsbewilligung spruchgemäß zu erteilen.
Gemäß § 19 Abs 8 ForstG darf eine aufgrund eines Antrags gemäß Abs 1 Z 3, 5 oder 6 bewilligte Rodung erst durchgeführt werden, wenn derjenige, zu dessen Gunsten die Rodungsbewilligung erteilt worden ist, das Eigentumsrecht oder ein sonstiges dem Rodungszweck entsprechendes Verfügungsrecht an der zur Rodung bewilligten Waldfläche erworben hat. Für die Inanspruchnahme von (fremden) Waldboden ist sohin – neben der Rodungsbewilligung – auch ein zivil- oder verwaltungsrechtlicher Rechtstitel erforderlich.

IV. Rechtsmittelbelehrung

Sie haben das Recht, gegen diesen Bescheid **Beschwerde an das Verwaltungsgericht** 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,** das heißt, der Bescheid kann bis zur Abschließenden Entscheidung nicht vollstreckt werden.

Für die Beschwerde ist eine Pauschalgebühr von € 50 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 Österreich - Dienststelle Sonderzuständigkeiten (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) unter Angabe des jeweiligen Verfahrens (Geschäftszahl des Bescheides) als Verwendungszweck zu entrichten. Bei elektronischer Überweisung mittels „Finanzamtszahlung“ sind neben dem genannten Empfänger die Abgabenkontonummer 109999102, die Abgabenart „EEE-Beschwerdegebühr“ sowie das Datum des Bescheides (als Zeitraum) anzugeben.

Sie haben das Recht, bei Mittellosigkeit für dieses Verfahren Verfahrenshilfe (anwaltliche Unterstützung) zu beantragen. Der Antrag ist schriftlich zu stellen, bei der Behörde einzubringen und muss ein Vermögensbekenntnis enthalten. Falls Sie Verfahrenshilfe innerhalb der Beschwerdefrist beantragen, beginnt die Beschwerdefrist mit dem Zeitpunkt der Zustellung des Beschlusses über die Bestellung der Rechtsanwältin/des Rechtanwaltes und des verfahrensgegenständlichen Bescheides an diese/n (neu) zu laufen. Wird der rechtzeitig gestellte Antrag auf Verfahrenshilfe abgewiesen, beginnt die Beschwerdefrist mit der Zustellung des abweisenden Beschlusses an Sie (neu) zu laufen.

Hinweis:

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

Für die Steiermärkische Landesregierung
Der Abteilungsleiter-Stellvertreter i.V.

Dipl.Ing.(FH)Dr Martin Rzehorska
(elektronisch gefertigt)

Das Land Steiermark	**Unterzeichner**	Land Steiermark
	Datum/Zeit-UTC	2025-12-18T14:38:47+01:00
Prüfinformation	Das elektronische Original dieses Dokumentes wurde amtssigniert. Hinweise zur Prüfung dieser elektronischen Signatur bzw. der Echtheit des Ausdrucks finden Sie unter https://as.stmk.gv.at	