



Abteilung 13

Siehe Verteiler!

GZ: ABT13-479356/2022-23

Ggst.: Verlegung der L381 von der B67 bis zur Unterführung Südbahn,
Steiermärkische Landesregierung, Kalsdorf bei Graz,
Feststellungsverfahren, Feststellungsbescheid

→ Umwelt und
Raumordnung

Referat UVP- und Energierecht

Bearb.: Dr. Katharina Kanz
Tel.: +43 (316) 877-2716
Fax: +43 (316) 877-3490
E-Mail: uvp-energie@stmk.gv.at

Bei Antwortschreiben bitte
Geschäftszeichen (GZ) anführen

Graz, am 07.02.2023

Steiermärkische Landesregierung
Verlegung der L381 von der B67 bis zur Unterführung Südbahn

Umweltverträglichkeitsprüfung

Feststellungsbescheid

Bescheid

Spruch

Auf Grund des Antrages vom 20. Mai 2022 der Steiermärkischen Landesregierung, vertreten durch die Abteilung 16 des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung, wird festgestellt, dass für das Vorhaben der Steiermärkischen Landesregierung „Verlegung der L381 von der B67 bis zur Unterführung Südbahn“ nach Maßgabe der in der Begründung präzisierten Form und der eingereichten Projektunterlagen (Beilagen 1 bis 20 und 22 bis 24) **keine Umweltverträglichkeitsprüfung** durchzuführen ist.

Rechtsgrundlagen:

Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 i.d.F. BGBl. I Nr. 80/2018:

§ 2 Abs. 2

§ 3 Abs. 1, 2, 4, 5 und 7

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

Begründung

A) Verfahrensgang

I. Mit der Eingabe vom 20. Mai 2022 hat die Steiermärkische Landesregierung, vertreten durch die Abteilung 16 des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung, bei der UVP-Behörde den Antrag gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 eingebracht, ob für das Vorhaben „Verlegung der L381 von der B67 bis zur Unterführung Südbahn“ eine UVP-Pflicht gegeben ist.

Von der Antragstellerin wurden folgende Unterlagen vorgelegt:

- Technischer Bericht (Beilage 1)
- Übersichtslageplan M 1:1.000 (Beilage 2)
- Lageplan M 1:500 (Beilage 3)
- Schleppkurvennachweis M 1:500 (Beilage 4)
- Leitungsplan M 1:500 (Beilage 5)
- Sichtweittennachweis M 1:500 (Beilage 6)
- Detailängenschnitt L381 M 1:500/50 (Beilage 7)
- Detailängenschnitte B67 M 1:500/50 (Beilage 8)
- Regelquerschnitte M 1:50 (Beilage 9)
- Querschnitte Teil 1 M 1:100 (Beilage 10)
- Querschnitte Teil 2 M 1:100 (Beilage 11)
- Grundeinlöseplan M 1:500 (Beilage 12)
- Grundstücks-/Anrainerverzeichnis (Beilage 13)
- Generelle Lärmschutzuntersuchung 2022 (Beilage 14)
- Übersichtslageplan – Lärmschutz M 1:1000 (Beilage 15)
- Maßnahmenlageplan – Lärmschutz M 1:500 (Beilage 16)
- Übersichtsansicht – Lärmschutz L381 Süd M 1:1000/100 (Beilage 17)
- Übersichtsansicht – Lärmschutz L381 Nord M 1:1000/100 (Beilage 18)
- Übersichtsansicht – Lärmschutz B67 M 1:1000/100 (Beilage 19)
- Regelquerschnitte – Lärmschutz M 1:50 (Beilage 20)
- Luftreinhalte-technische Betrachtung vom 6. April 2020, erstellt von der Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik mbH, Bericht-Nr. FVT-013/20/RR V&U 20/062/6300, Version 3.0 (Beilage 21)
- Verkehrsuntersuchung von Dezember 2021, erstellt von der Trafility GmbH, Version A-4 (Beilage 22)
- Liste der projektgegenständlichen Grundstücke (Beilage 23)

II. Das wasserwirtschaftliche Planungsorgan hat am 13. Juni 2022 in Beantwortung der Anfrage der UVP-Behörde vom 31. Mai und 8. Juni 2022 folgende Stellungnahme abgegeben:

„Hiermit wird mitgeteilt, dass nach Durchsicht der Planbeilagen die vom Vorhaben betroffenen Grundstücke lediglich innerhalb des (auch) nach § 34 verordneten Widmungsgebiets des Regionalprogramms Tiefengrundwasser (vgl. § 1 der Verordnung des Landeshauptmannes von Steiermark vom 31. Juli 2017, mit der ein Regionalprogramm zur Sicherung der Qualität und Quantität des ost- und weststeirischen Tiefengrundwassers erlassen wird, LGBl. Nr. 76/2017) gelegen sind.

Ergänzend dazu wird angemerkt, dass durch das gegenständliche Vorhaben die Schutzziele der angeführten Verordnung nicht gefährdet sind, da Straßenabwässer etc. nicht in relevantem Ausmaß in den Tiefengrundwasserkörper einzudringen vermögen.

Es ist diesbezüglich somit auf Grund einer allfälligen Kumulierung nicht mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen.“

III. Der Amtssachverständige für Verkehrstechnik hat am 22. Juni 2022 wie folgt Stellung genommen:

„.....

Befund

Das Vorhaben umfasst die Neuerrichtung bzw. Verlegung der L381 Großsulzerstraße von der B67 Grazer Straße bis zur Einbindung der Südbahnstraße in die L381 bei ca. km 0,641 zwischen den Siedlungsbereichen entlang des Wildweges und der Igelgasse. Das Projektfeld befindet sich in der Marktgemeinde Kalsdorf bei Graz sowie im Ortsgebiet Großsulz und daraus ergibt sich eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, die ebenso als Projektierungsgeschwindigkeit herangezogen wird.

Die geplante, verlegte L381 besteht aus einer 6,0 m breiten Fahrbahn, die beidseitig mit je einem 1,0 m Schotterbankett abgeschlossen wird, angrenzende Sickermulden sowie Erdwälle, die als Lärmschutz fungieren.

Der neue Knotenpunkt B67 – L381 wird als Kreisverkehrsanlage (KVA) mit einem Außendurchmesser von 35,0 m und einer Kreisfahrbahn mit einer Breite von 7,0 m vorgesehen. Weiters müssen im Zuge des gegenständlichen Vorhabens die einmündenden Knotenäste der B67 auf einer Gesamtlänge von ca. 75 m adaptiert werden. Die KVA wird als Betondecke ausgeführt und die Oberbauten der Landesstraßenabschnitte (freie Strecke) werden in bituminöser Ausführung geplant.

Nachstehende, von der Behördenvertretung übermittelte Fragen werden mit diesem Schreiben beantwortet:

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

Von Seiten der Fragestellerin wurden neben der Anfrage (E-Mail) inkl. Gesetzestextauszüge ebenso die Projektunterlagen mit dem Planzeichen ABT16-116494/2020-6 dem ASV für die Beurteilung zur Verfügung gestellt. Für die Beantwortung der Fragen 2. bis 4. lagen ausreichend Informationen zu Grunde.

2. Wieviel beträgt die Länge der projektierten Straße?

Die projektierte Straße setzt sich aus nachstehenden Straßenabschnitte (Achslängen) zusammen:

- Verlegung L381 Großsulzerstraße beträgt ca. 496 m
- Kreisfahrbahn B67 – L381 beträgt ca. 88 m
- Verschwenkungen/Adaptierungen einmündende KV-Äste B67 umfasst ca. 75 m

Daraus ergibt sich eine Gesamtlänge der zu projektierten Straße von ca. 659 m.

3. Welche jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (JDTV) ist in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten?

Die vorgelegten Projektunterlagen umfassen u.a. eine Verkehrsuntersuchung vom Fachbüro Trafility, 8020 Reininghausstraße 78, mit dem Titel ‚L381 Großsulzerstraße – Verlegung im Nahbereich der B67‘. In dieser Untersuchung wird als Analysezeitpunkt das Jahr 2019 und als Prognosezeitpunkt das Jahr 2040 gewählt. Als Grundlagen dienten Daten aus dem GIS Steiermark, Zählungen des Landes Steiermark und Zählungen mit Hilfe von Seitenradargeräten durch das erwähnte Büro. Für die Ermittlung des Prognoseverkehrs wurden örtliche Entwicklungskonzepte und allgemein bekannte Entwicklungen des Verkehrs im Untersuchungsgebiet herangezogen.

Laut Studie vom Büro Trafility ergibt sich eine durchschnittliche Werktagsverkehrsbelastung von ca. 3.500 Kfz/24h für das Jahr 2019. Laut GIS Steiermark wird ein JDTV von 3.700 Kfz/24h auf dem gegenständlichen Straßenabschnitt der L381 Großsulzerstraße ausgewiesen. Für den Prognosemaßnahmenplanfall 2040 wurde ein DTWV von 4.800 Kfz/24h errechnet. Auf Grund der Unsicherheiten bzw. Berechnungstoleranzen kann diese Verkehrsbelastung als Annäherung auch als JDTV-Wert für das Jahr 2040 herangezogen werden.

Nimmt man eine konstante absolute Steigerung der Verkehrsbelastung (JDTV) an, so ergibt sich für das Prognosejahr 2027 (Jahr 2022 plus fünf Jahre) ein JDTV-Wert von ca. 4.120 Kfz/24h.

4. Gibt es unmittelbar angrenzende, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr frei gegebene Teilstücke?

Gemäß der Datenbank des Geoinformationssystems des Landes Steiermark (GIS Steiermark) und laut Auskunft des Projektleiters gibt es keine zu berücksichtigenden Teilabschnitte bzw. –stücke unmittelbar neben dem gegenständlichen Vorhaben.“

IV. Am 25. Juli 2022 hat der Amtssachverständige für Luftreinhaltung folgende Stellungnahme abgegeben:

„Geplant ist die Verlegung der L381 von der B67 bis zur Unterführung Südbahn. Dazu wurden umfangreiche Unterlagen vorgelegt. Für die Beurteilung des Vorhabens aus der Sicht der Luftreinhaltung liegt dem Plansatz ein Bericht der Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik bei, der die Emissionen sowie die Auswirkungen auf die Nachbarn beschreibt (Bericht Nr. FVT-013/20/RR V&U 20/062/6300 vom 6. April 2020).

Neben der Beschreibung des Istzustandes für das Jahr 2019 wurde ein Vergleich der Nullvariante (Projekt wird nicht umgesetzt) mit dem Planfall (Umsetzung des Projektes) durchgeführt. Die luftreinhaltetechnische Beurteilung erfolgt durch den Vergleich der Nullvariante mit dem Fall der Umsetzung des Projektes. Als Referenzjahr für den Planfall wurde das Jahr 2040 festgelegt.

Aus luftreinhaltetechnischer Sicht ist dazu festzuhalten, dass sich auf Grund der Verschärfung der Emissionsgrenzwerte für Kraftfahrzeuge sowie der Flottenerneuerung die Schadstofffrachten aus dem Verkehr im Laufe der Zeit reduzieren. Dieser Effekt ist deutlich größer, als eine prognostizierte Verkehrszunahme. Damit ist das erste Jahr mit Vollbetrieb des Straßenabschnittes jenes, in dem die höchsten Luftschadstoffemissionen auftreten und damit für die Beurteilung ausschlaggebend ist.

In der beiliegenden Stellungnahme des verkehrstechnischen ASV wird das Jahr 2026 als Beurteilungsmaßstab herangezogen. Dies wäre auch ein geeignetes Jahr für die Beurteilung der Auswirkungen von projektbedingten Luftschadstoffen auf die Nachbarn, da damit gerechnet werden kann, dass dieses Bauvorhaben unter Berücksichtigung eines realistischen Zeitplans etwa bis zu diesem Referenzjahr verkehrswirksam werden könnte.“

V. Am 6. Dezember 2022 legte die Projektwerberin folgende geänderte Projektunterlage vor:
Luftreinhaltetechnische Betrachtung vom 28. November 2022, erstellt von der Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik mbH, FVT-013/20/RR V&U 20/062/6300, Version 4.0 (Beilage 24).

VI. Der Amtssachverständige für Luftreinhaltung nahm am 13. Jänner 2023 wie folgt Stellung:

„.....

Projekt:

Es ist geplant, die L381 Großsulzerstraße im Bereich der B67 Grazer Straße bis zur Einbindung der Südbahnstraße in die L381 bei ca. km 0,641 zwischen den Siedlungsbereichen entlang des Wildweges und der Igelgasse zu verlegen bzw. neu zu errichten. Das Projektfeld befindet sich in der Marktgemeinde Kalsdorf bei Graz sowie im Ortsgebiet Großsulz.

Zur Beurteilung des Projektes stehen folgende Unterlagen zur Verfügung:

⇒ *Umlegung der L381, Luftreinhaltetechnische Betrachtung, erstellt von der Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik, Bericht Nr. FVT-013/20/RR V&U 20/062/6300 vom 28. November 2022.*

Aus der schlüssigen und nachvollziehbaren luftreinhaltetechnischen Betrachtung der FVT wird in der Folge auszugsweise zitiert.

Es sollen die Auswirkungen dieser Umlegung auf die Luftgüte betrachtet werden. Betrachtet werden im Gutachten der FVT die Schadstoffe NO₂ und PM₁₀/PM_{2.5}.

Folgende Szenarien werden dabei berücksichtigt:

- ⇒ *Istzustand PF 2019*
- ⇒ *Nullvariante P0 2026*
- ⇒ *Planfall PF 2026*
- ⇒ *Nullvariante P0 2040*
- ⇒ *Planfall PF 2040*

Das Bezugsjahr 2026 soll dabei das erste volle Jahr nach Inbetriebnahme der Umlegung der L381 sein und damit jenes Jahr, in dem die höchsten Emissionen von verkehrsbedingten Luftschadstoffen auftreten, das Bezugsjahr 2040 zeigt die Situation rund 10 Jahre nach Fertigstellung.

Beurteilungsgrundlagen

Grenzwerte für die Immissionsbelastung sind im Immissionsschutzgesetz Luft (IG-L, BGBl. I Nr. 115/1997 i.d.g.F.) festgelegt.

Für die Feinstaubbelastung (PM₁₀) ist im IG-L ein Grenzwert von 50 µg/m³ als Tagesmittelwert festgelegt, wobei bei PM₁₀ jährlich 25 Überschreitungen toleriert werden. Im Anlagenverfahren bzw. für Infrastrukturprojekte gemäß § 20 (3) IG-L sind andere Beurteilungsmaßstäbe anzulegen. Es sind jährlich 35 Überschreitungstage zu tolerieren.

Weiters gilt ein Jahresmittelwert von 40 µg/m³. Dieses Kriterium ist allerdings wesentlich weniger streng als jenes der Überschreitungstoleranz.

Standortvoraussetzungen

Hinsichtlich der Standortvoraussetzungen bezüglich der Vorbelastung mit Luftschadstoffen ist festzuhalten, dass das Gemeindegebiet von Kalsdorf in der Steiermärkischen Luftreinhalteverordnung 2011, LGBL. Nr. 2/2012 i.d.g.F., als Sanierungsgebiet nach § 8 Abs. 2 Z 4 IG-L ausgewiesen ist. Ein nicht gesichertes Einhalten der gesetzlichen Vorgaben hinsichtlich der PM₁₀-Immissionen in der Vorbelastung ist auf Grund der deutlich verringerten PM₁₀-Belastungen nur in den Gebieten anzunehmen, die in der Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) 2019 (Belastete Gebiete nach Anhang 2 UVP-G, BGBl. II Nr.101/2019) genannt sind. Der Projektstandort liegt im Belasteten Gebiet gemäß UVP-G für PM₁₀. Für PM₁₀ darf durch den Betrieb der Anlage bei den nächsten Wohnnachbarn daher keine relevante Verschlechterung im Sinne des Schwellenwertkonzeptes erfolgen.

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 Z 1 IG-L i.d.g.F. umgesetzt. Es besagt, dass Immissionszusatzbelastungen unter der Geringfügigkeitsschwelle, das sind für Kurzzeitmittelwerte (bis 95%-Perzentile) 3% des Grenzwertes und für Langzeitmittelwerte 1% des Grenzwertes toleriert werden können. Für Stickstoffdioxid bedeutet dies, dass als Irrelevanzschwelle im belasteten Gebiet im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens also 0,4 µg/m³ anzuwenden ist.

Beim Grenzwertkriterium für den Tagesmittelwert von PM₁₀ kann auch der korrespondierende Jahresmittelwert angewandt werden. Jener Jahresmittelwert für PM₁₀, der die Einhaltung des Überschreitungskriteriums für das Tagesmittel von 35 Überschreitungstagen pro Jahr entspricht (Toleranz an Überschreitungstagen ab dem Jahr 2010), liegt bei 27 µg/m³. Der Zusammenhang zwischen dem Jahresmittelwert und der Anzahl der Überschreitungen lautet:

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

Bei der Anwendung einer Irrelevanzschwelle von 1% des korrespondierenden Jahresgrenzwertes ergibt sich also eine Zusatzbelastung von 0,28 µg/m³ als Jahresmittel, die als irrelevant im Sinne des Schwellenwertkonzeptes zu bewerten ist. (UBA-95-112 Reports; ALFONS et al. 1995, UBA BERICHT 274, Baumgartner et al., 2007).

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

- ⇒ es bei Infrastrukturprojekten zu keinen Kumulationen kommt,
- ⇒ zu berücksichtigen ist, dass neben Gebieten, die Zusatzbelastungen zu verkraften haben, auch Bereiche entlastet werden (Hinweis auf §24f Abs. 2 UVP-G 2000) 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.

Tabelle 1: Irrelevanzschwellen gemäß RVS 04.02.12

Schadstoff	Irrelevanzschwelle
Stickstoffdioxid	0,9 µg/m ³
PM ₁₀	1,2 µg/m ³
PM _{2,5}	0,75 µg/m ²

Emissionsermittlung:

Auf Basis der dem Projekt zugrunde gelegten Verkehrszahlen wurden die Emissionen aus dem Verkehr mit dem Emissionsmodell NEMO 5.0.3 berechnet. NEMO 5.0.3 ist kompatibel zum HBEFA Version 4.2, welches im Jänner 2022 herausgegeben wurde. Darüber hinaus sind in NEMO 5.0.3 aktuellere Zahlen zur Bestands- und Fahrleistungszusammensetzung der österreichischen Fahrzeugflotte aus den Arbeiten zur österreichischen Luftschadstoffinventur 2020 implementiert.

Bezüglich der Modellbeschreibung darf auf das zitierte Gutachten der FVT verwiesen werden.

Wesentlich für die Beurteilung der Auswirkungen ist der Vergleich der Nullvariante P0 (keine Umsetzung des Projektes) mit dem Planfall der Umsetzung PF für jenes Jahr, in dem die höchsten Auswirkungen zu erwarten sind. Da durch die Flottenerneuerung die motorbedingten Luftschadstoffemissionen aus dem Verkehr deutlich zurückgehen, ist das erste Jahr mit Vollbetrieb das für die Beurteilung relevante. Dies ist im gegenständlichen Fall das Jahr 2026.

Tabelle 2: Emissionen aus dem Verkehr; Vergleich der Nullvariante (P0) und des Planfalls (PF) für das Jahr 2026

	Fahrleistung [km/a]	NOx [t/a]	PM10_{exh} [t/a]	PM10_{non-exh} [t/a]	PM10 [t/a]	PM2.5 [t/a]
PKW	3.27 10 ⁶	0.582	0.015	0.084	0.100	0.060
LKW	0.18 10 ⁶	0.111	0.001	0.020	0.021	0.012
P0 2026	3.45 10⁶	0.693	0.016	0.104	0.121	0.072
PKW	3.32 10 ⁶	0.590	0.016	0.085	0.101	0.061
LKW	0.17 10 ⁶	0.106	0.001	0.019	0.020	0.011
PF 2026	3.49 10⁶	0.696	0.017	0.104	0.121	0.072
Differenz	0.04 10⁶	0.003	0.001	0.000	0.000	0.000

Immissionsbeurteilung

Das Projekt soll in einem Gebiet umgesetzt werden, das gemäß der Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) 2019 (Belastete Gebiete nach Anhang 2 UVP-G, BGBl. II Nr. 101/2019) als belastetes Gebiet gemäß UVP-G für PM10 ausgewiesen ist. Die Immissionsbeurteilung beschränkt sich daher auf diesen Schadstoff. Für alle weiteren verkehrsrelevanten Luftschadstoffe sind die Ergebnisse im Gutachten der FVT enthalten.

Bezüglich der Beschreibung der Methodik wird auf das Gutachten der FVT verwiesen.

In Abbildung 1 werden konkrete Immissionspunkte im Nahbereich des bestehenden Straßennetzes, die bei Umsetzung des Projektes betroffen werden könnten sowie im Nahbereich der neuen Trasse dargestellt.

Abbildung 1: Immissionspunkte



Maßgeblich für die immissionsseitige Beurteilung ist die Veränderung, die sich mit der Umsetzung des Projektes im Vergleich zur Nullvariante für das betrachtete Jahr ergibt. Da das Projekt in einem belasteten Gebiet gemäß UVP-G für PM10 umgesetzt werden soll, beschränkt sich die Beurteilung auf diesen Schadstoff.

Sichergestellt werden muss, dass es bei den nächsten Wohnobjekten zu keinen im Sinne des Schwellenwertkonzeptes relevanten Verschlechterungen durch projektbedingte Emissionen kommen darf. Als Grundlage wird die für Infrastrukturprojekte anzuwendende Irrelevanzschwelle gemäß RVS 04.02.12 herangezogen.

Abbildung 2 zeigt die PM10-Gesamtbelastung im Projektgebiet nach Umsetzung des Projektes für das Beurteilungsjahr 2026. In Abbildung 3 wird die Veränderung der PM10-Belastung im Vergleich zur Nullvariante für das Beurteilungsjahr 2026 dargestellt.

Die Auswertungen für die konkreten Aufpunkte werden in Tabelle 3 zusammengefasst.

Die Berechnungen zeigen, dass an keinem der Aufpunkte mit relevanten Verschlechterungen der PM10-Belastung zu rechnen ist. Damit wird durch das Vorhaben die Luftgütesituation bei den nächsten Wohnobjekten nicht nachteilig beeinflusst.

Abbildung 2: PM10-Jahresmittelwert; Gesamtbelastung (Planfall PF für das Jahr 2026)



Abbildung 3: PM10-Jahresmittelwert; projektbedingter Immissionsbeitrag (Differenz von Planfall P0 und Planfall PF für das Jahr 2026)



**Tabelle 3: PM10-Immissionsbelastung an konkreten Aufpunkten;
Vergleich der Nullvariante mit der Projektvariante für das Jahr 2026;**

Aufpunkt	Planfall P0 2026		Planfall PF 2026	
	Vorbelastung		Zusatzbelastung	Gesamtbelastung
	PM10 [µg/m ³]	JMW	PM10 [µg/m ³]	JMW
1	26		0.1	26
2	26		0.1	26
3	26		0.2	26
4	26		0.2	26
5	26		0.3	26
6	26		0.2	27
7	27		0.3	27
8	27		-0.9	26
9	27		-0.6	26
10	27		-0.8	26
11	27		0.1	27
12	27		0.1	27
13	27		0.3	27
14	27		0.1	27
15	27		0.0	27
16	27		0.1	27
17	27		-0.4	26
18	26		0.1	26
19	26		0.1	26
20	26		0.1	26
21	26		0.1	26
22	26		0.3	27
23	26		0.3	27
24	27		-0.1	27
25	27		-0.1	27
26	27		-0.1	27
27	26		0.0	26
28	26		0.0	26
29	26		0.0	26
30	26		0.0	26
31	26		0.0	26

Damit können die im Gutachtensauftrag gestellten Fragen folgendermaßen beantwortet werden:

1. Sind die vorliegenden Unterlagen vollständig, plausibel und für eine Beurteilung ausreichend?

Zur Beurteilung liegt eine luftreinhaltetechnische Betrachtung zur Umlegung der L381, erstellt von der Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik, Bericht Nr. FVT-013/20/RR V&U 20/062/6300 vom 28. November 2022, vor. Dieses Gutachten beschreibt das Projekt für die luftreinhaltetechnische Beurteilung vollständig, plausibel und ausreichend.

2. Ist zu erwarten, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (hier Kategorien D – PM10) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird?

Maßgeblich für die immissionsseitige Beurteilung des Projektes ist die Veränderung der Luftgütesituation, die sich mit der Umsetzung des Projektes im Vergleich zur Nullvariante für jenes Jahr ergibt, in den Die Auswirkungen des Projektes am größten sind. Da durch die Flottenerneuerung die motorbedingten Luftschadstoffemissionen aus dem Verkehr im Laufe der Zeit deutlich zurückgehen, ist das erste Jahr mit Vollbetrieb das ungünstigste. Beurteilt werden also die Auswirkungen für das Jahr 2026. Das Projekt soll in einem belasteten Gebiet gemäß UVP-G für PM10 umgesetzt werden. Daher beschränkt sich die Beurteilung auf diesen Schadstoff.

Im übermittelten Gutachten werden jedoch alle verkehrsrelevanten Luftschadstoffe betrachtet.

Die Berechnungen zeigen, dass an keinem der Aufpunkte mit relevanten Verschlechterungen der PM10-Belastung zu rechnen ist. Damit wird durch das Vorhaben die Luftgütesituation bei den nächsten Wohnobjekten nicht nachteilig beeinflusst. Der Schutzzweck für das belastete Gebiet Luft – PM10 wird also nicht wesentlich beeinträchtigt.“

VII. Mit Schreiben vom 17. Jänner 2023 wurden die Verfahrensparteien sowie – im Rahmen des Anhörungsrechtes – die mitwirkenden Behörden und das wasserwirtschaftliche Planungsorgan vom Gegenstand des Verfahrens und dem Ergebnis der durchgeführten Beweisaufnahme in Kenntnis gesetzt, wobei die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme innerhalb einer zweiwöchigen Frist eingeräumt wurde.

VIII. Die Umweltschwermetalle hat am 18. Jänner 2023 folgende Stellungnahme abgegeben:

„Die Gutachten sind aus meiner Sicht grundsätzlich nachvollziehbar; hinsichtlich des Fachberichtes Luftreinhaltung darf jedoch auf Folgendes hingewiesen werden: Wie bereits oben angemerkt, wird die Kreisverkehrsanlage sehr nahe an die Wohnhäuser Hauptstraße 344 und 352 bzw. Wildweg 3 heranrücken. Abbildung 3 im Gutachten des ASV für Luftreinhaltung zeigt jedoch keinen Kreisverkehr, sondern eine T-förmige Einbindung der neuen Straße in die B67. Es wird daher höflich gebeten, Herrn Dr. Pongratz zu befragen, ob die Modellierung bei den meistbetroffenen Anrainern zu anderen Ergebnissen führen kann, wenn der Berechnung der tatsächlich geplante Kreisverkehr zugrunde gelegt wird.“

IX. Der Amtssachverständige für Luftreinhaltung hat zur Eingabe der Umweltschwermetalle am 2. Februar 2023 wie folgt Stellung genommen:

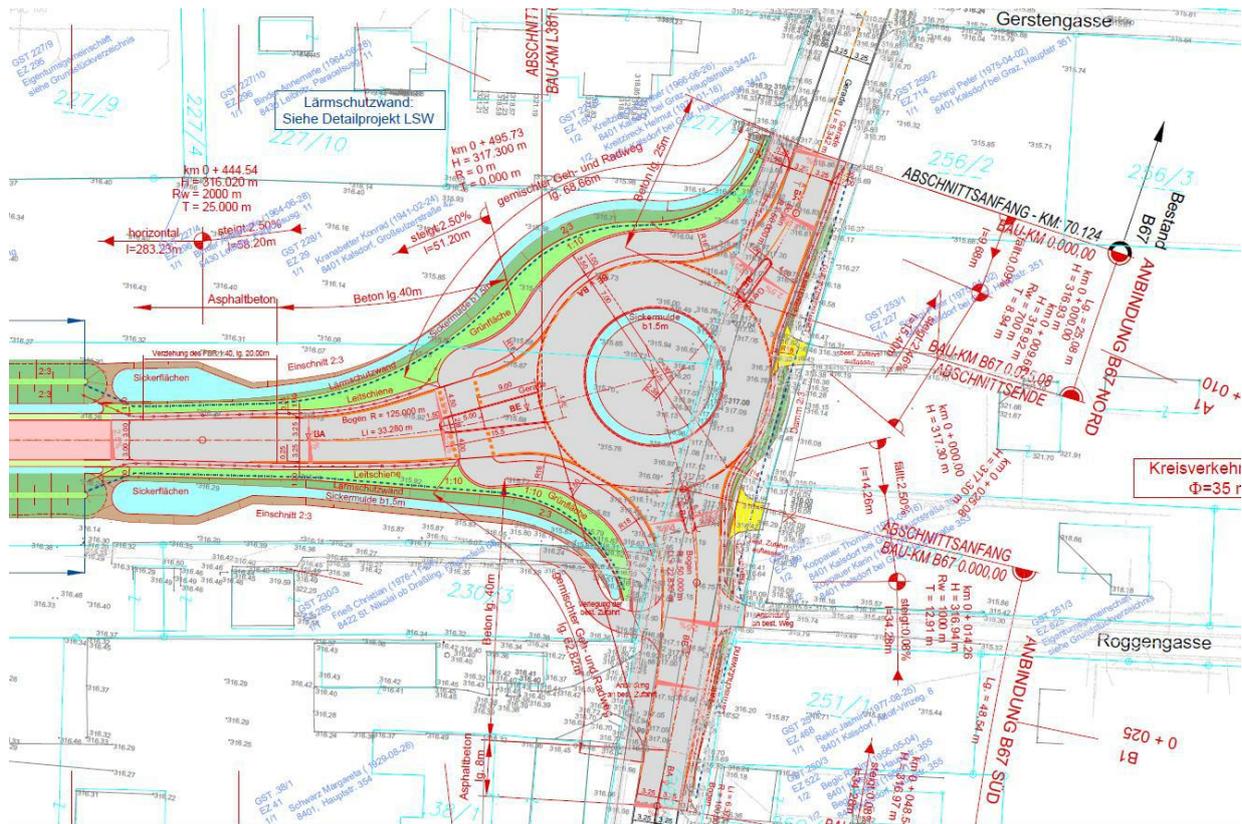
„Der Kreisverkehr war zum Zeitpunkt der Erstellung der luftreinhaltetechnischen Betrachtung, (Bericht der FVT 013/20/RR V&U 20/062/6300 vom 28. November 2022) noch nicht Gegenstand der Planung. Beurteilt wurde daher eine T-förmige Einbindung.

Die nun geplante Errichtung eines Kreisverkehrs wirkt sich folgendermaßen auf die Beurteilung aus:

Durch die neue Verkehrsführung rücken Teile der Straße näher zu den Nachbarn. Es wird aber nicht nur die Lage der Emissionsquelle verändert, es wird auch der Verkehrsstrom geteilt, sodass zwar ein Teil des Verkehrs näher zu den Nachbarn rückt, der andere Teil wird jedoch in größerer Entfernung vorbeigeführt.

Weiters ist zu berücksichtigen, dass bei der Berechnung der Auswirkungen keine Immissionsschutzmaßnahmen eingeflossen sind. Diese sind aber beim Kreisverkehr in Form von Lärmschutzwänden bei der Einbindung der L381 vorgesehen wie aus der folgenden Darstellung zu entnehmen ist.

Abbildung 1: Einbindung der L381 in die B67, Kreisverkehr, Ausschnitt aus den Projektunterlagen



Die angegebenen Adressen liegen im Bereich der in Tabelle 1 zusammengefassten Immissionspunkte. Auf Basis der ursprünglichen Berechnungen lagen die projektbedingten Immissionsbeiträge für PM10 und das Jahr mit der höchsten zu erwartenden Zusatzbelastung durchwegs bei 0,3 µg/m³ PM10 im Jahresmittel.

Tabelle 1: Immissionspunkte im Bereich der Einbindung

Aufpunkt	Planfall P0 2026	Planfall PF 2026	
	Vorbelastung PM10 JMW [µg/m³]	Zusatzbelastung PM10 JMW [µg/m³]	Gesamtbelastung PM10 JMW [µg/m³]
6	27	0,3	27
7	27	0,3	27
13	27	0,3	27
22	26	0,3	27
23	26	0,3	27

Durch die Berücksichtigung von immissionserhöhenden Faktoren (Heranrücken der Verkehrsflächen) und von immissionsmindernden Effekten (Teilung des Verkehrsstroms, zusätzliche Lärmschutzwände) kann von einem etwa gleichbleibenden Immissionsniveau im Bereich der betroffenen Nachbarn ausgegangen werden.

Schließlich darf auf die Grundlagen der Beurteilung gemäß RVS 04.02.12, die die Schwelle der Irrelevanz für PM10 mit 1,2 µg/m³ festlegt, hingewiesen werden. Auch bei geringen Verschiebungen des Belastungsniveaus werden durch das gegenständliche Projekt also keine Wohnnachbarn relevant durch die Auswirkungen des Projektes belastet.“

X. Die Umweltschützerin hat am 3. Februar 2023 folgende Stellungnahme abgegeben:

„Mit Schreiben vom 2. Februar 2023 wurde mir eine ergänzende Stellungnahme des ASV für Luftreinhaltung übermittelt, welche meine Fragen betreffend die Abänderung der Einbindung der neuen Straße in die B67 (Kreisverkehr anstatt T-Kreuzung) ausführlich beantwortet. Auf dieser Basis ist aus meiner Sicht für die geplante Verlegung der L381 im Bereich B67 bis zur Unterführung Südbahn keine UVP erforderlich.“

B) Entscheidungsrelevanter Sachverhalt

I. Die Steiermärkische Landesregierung plant die Verlegung der L381 Großsulzstraße/Wundschuher Straße von ca. km 0,641 östlich der Südbahn bis zur B67 Grazer Straße/Hauptstraße bei ca. km 70,175.

Das Vorhaben liegt im Gemeindegebiet der Marktgemeinde Kalsdorf bei Graz.

Die L381 stellt eine wichtige Verbindung zwischen der ASt Wundschuh und der B67 dar. Im Bestand ist der Querschnitt nördlich der Anbindung der Südbahnstraße bis zur Einbindung in die Hauptstraße nicht ausreichend.

Projektgegenständlich ist die Neuerrichtung der L381 ca. ab Einbindung der Südbahnstraße zwischen den Siedlungsbereichen entlang des Wildwegs und der Igelgasse. Hierzu wird eine zweistreifige Straße mit den erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen und einer Anbindung an die B67 errichtet.

Dadurch soll eine Erhöhung der Verkehrssicherheit, eine Sicherstellung der Befahrbarkeit und eine Entlastung der Anrainer an der bestehenden L381 erreicht werden.

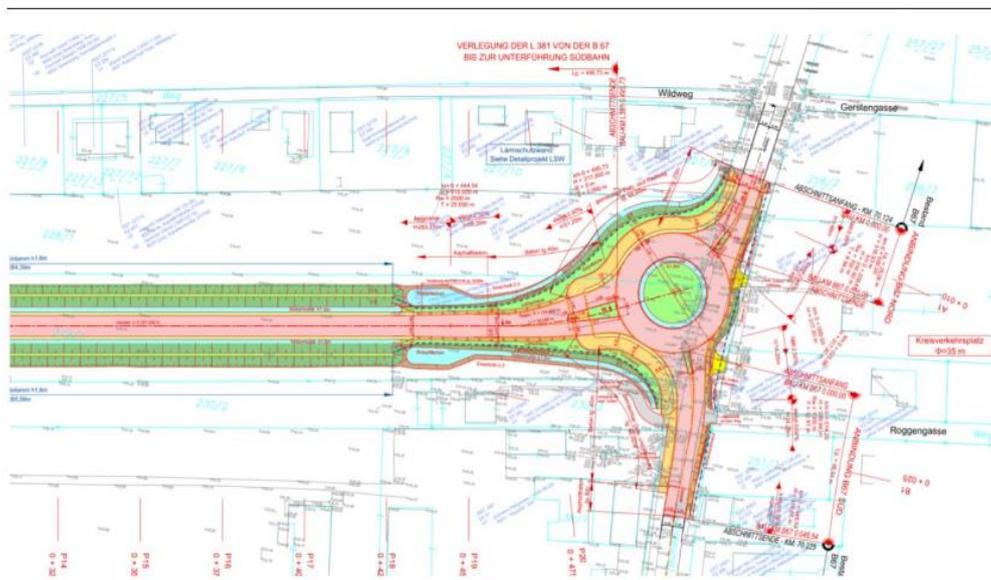


Abbildung 15: Einbindung L381neu in B67

Die projektgegenständlichen Grundstücke sind Gst. Nr. 628/7, 230/1, 139/1, 228/1, 227/2, 230/3 und 229/1, je KG 63224 Großsulz.

Gemäß der Stellungnahme des Amtssachverständigen für Verkehrstechnik (vgl. Punkt A) III.) beträgt die Länge der projektgegenständlichen Straße 659 m.

In einem Prognosezeitraum von fünf Jahren ist gemäß der Stellungnahme des verkehrstechnischen Amtssachverständigen (vgl. Punkt A) III.) eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von 4.120 Kfz/24h zu erwarten.

II. Das Vorhaben liegt in keinem schutzwürdigen Gebiet der Kategorien A im Sinne des Anhanges 2 UVP-G 2000.

Schutzwürdige Gebiete der Kategorie B im Sinne des Anhanges 2 UVP-G 2000 sind nicht betroffen.

Gemäß der Stellungnahme des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans (vgl. Punkt A) II.) liegen die projektgegenständlichen Grundstücke innerhalb des (auch) nach § 34 verordneten Widmungsgebiets des Regionalprogramms Tiefengrundwasser (vgl. § 1 der Verordnung des Landeshauptmannes von Steiermark vom 31. Juli 2017, mit der ein Regionalprogramm zur Sicherung der Qualität und Quantität des ost- und weststeirischen Tiefengrundwassers erlassen wird, LGBl. Nr. 76/2017) und somit in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie C im Sinne des Anhanges 2 UVP-G 2000.

Das Vorhaben liegt gemäß § 1 Abs. 2 Z 4 lit. e) der Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) 2019, BGBl. II Nr. 101/2019 i.d.g.F., in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie D (PM₁₀) im Sinne des Anhanges 2 UVP-G 2000.

Schutzwürdige Gebiete der Kategorie E im Sinne des Anhanges 2 UVP-G 2000 sind betroffen.

III. Es gibt keine unmittelbar angrenzende, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr frei gegebenen Teilstücke (vgl. Punkt A) III.).

IV. Die Feststellungen zum Vorhaben ergeben sich aus dem Akteninhalt.

C) Rechtliche Beurteilung und Beweiswürdigung

I. Gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 hat die Behörde auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin, einer mitwirkenden Behörde oder des Umweltanwaltes festzustellen, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand des Anhanges 1 oder des § 3a Abs. 1 bis 3 durch das Vorhaben verwirklicht wird. Parteistellung haben der Projektwerber/die Projektwerberin, der Umweltanwalt und die Standortgemeinde. Vor der Entscheidung sind die mitwirkenden Behörden und das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zu hören.

II. Gemäß § 3 Abs. 1 UVP-G 2000 sind Vorhaben, die in Anhang 1 angeführt sind, sowie Änderungen dieser Vorhaben nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Für Vorhaben, die in Spalte 2 und 3 des Anhanges 1 angeführt sind, ist das vereinfachte Verfahren durchzuführen.

III. Gemäß § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 ist Vorhaben die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen. Ein Vorhaben kann eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen.

Beim gegenständlichen Vorhaben handelt es sich um ein Neuvorhaben.

IV. Anhang 1 Z 9 UVP-G 2000 lautet:

Z 9	a) b) c)	d) e) f) Vorhaben der lit. a, b, c oder e, wenn das Längenkriterium der jeweiligen lit. nur gemeinsam mit daran unmittelbar angrenzenden, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem	g) Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Schnellstraßen ¹⁾ oder Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A oder C berührt wird und eine jahresdurchschnittliche tägliche
-----	----------------------------------	--	---

		<p>Verkehr frei gegebenen Teilstücken erreicht wird;</p>	<p>Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 2 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;</p> <p>h) Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Schnellstraßen ¹⁾, Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 500 m, jeweils wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien B oder D berührt wird und eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 2 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;</p> <p>i) Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E berührt wird und eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 15 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;</p> <p>Als Neubau im Sinn der lit. g bis i gilt auch die Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen, nicht jedoch die ausschließliche Spuraufweitung im Zuge von Kreuzungen; ausgenommen von lit. g bis i ist die Berührung von schutzwürdigen Gebieten ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen, durch die Niveaufreimachung von Eisenbahnkreuzungen oder durch Brückenneubauten bedingte Umlegungen von bestehenden Straßen. Bei lit. g und h ist § 3a Abs. 5 nicht anzuwenden. Von Z 9 sind Bundesstraßen (§ 23a) nicht erfasst.</p>
--	--	--	--

V. Anhang 2 UVP-G 2000 lautet:

Kategorie	schutzwürdiges Gebiet	Anwendungsbereich
A	besonderes Schutzgebiet	nach der Richtlinie 2009/147/EG über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie), ABl. Nr. L 20 vom 26.01.2009 S. 7 zuletzt geändert durch die Richtlinie 2013/17/EU, ABl. Nr. L 158 S. 193, sowie nach der Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie), ABl. Nr. L 206 vom 22.7.1992 S. 7, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2013/17/EU, ABl. Nr. L 158 S. 193, in der Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung nach Artikel 4 Abs. 2 dieser Richtlinie genannte Schutzgebiete; Bannwälder gemäß § 27 Forstgesetz 1975; bestimmte nach landesrechtlichen Vorschriften als Nationalpark ¹⁾ oder durch Verwaltungsakt ausgewiesene, genau abgegrenzte Gebiete im Bereich des Naturschutzes oder durch Verordnung ausgewiesene, gleichartige kleinräumige Schutzgebiete oder ausgewiesene einzigartige Naturgebilde; in der Liste gemäß Artikel 11 Abs. 2 des Übereinkommens zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt (BGBl. Nr. 60/1993) eingetragene UNESCO-Welterbestätten
B	Alpinregion	Untergrenze der Alpinregion ist die Grenze des geschlossenen Baumbewuchses, dh. der Beginn der Kampfzone des Waldes (siehe § 2 ForstG 1975)
C	Wasserschutz- und Schongebiet	Wasserschutz- und Schongebiete gemäß §§ 34, 35 und 37 WRG 1959
D	belastetes Gebiet (Luft)	gemäß § 3 Abs. 8 festgelegte Gebiete
E	Siedlungsgebiet	in oder nahe Siedlungsgebieten. Als Nahebereich eines Siedlungsgebietes gilt ein Umkreis von 300 m um das Vorhaben, in dem Grundstücke wie folgt festgelegt oder ausgewiesen sind: 1. Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen (ausgenommen reine Gewerbe-, Betriebs- oder Industriegebiete, Einzelgehöfte oder Einzelbauten), 2. Gebiete für Kinderbetreuungseinrichtungen, Kinderspielplätze, Schulen oder ähnliche Einrichtungen, Krankenhäuser, Kuranstalten, Seniorenheime, Friedhöfe, Kirchen und gleichwertige Einrichtungen anerkannter Religionsgemeinschaften, Parkanlagen, Campingplätze und Freibekkenbäder, Garten- und Kleingartensiedlungen.

VI. § 3 Abs. 4 und 5 UVP-G 2000 lautet:

(4) Bei Vorhaben, für die in Spalte 3 des Anhanges 1 ein Schwellenwert in bestimmten schutzwürdigen Gebieten festgelegt ist, hat die Behörde bei Zutreffen dieses Tatbestandes im Einzelfall zu entscheiden, ob zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhanges 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. Bei dieser Prüfung sind schutzwürdige Gebiete der Kategorien A, C, D oder E des Anhanges 2 nur zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Einleitung des Verfahrens ausgewiesen oder in die Liste der Gebiete mit gemeinschaftlicher Bedeutung (Kategorie A des Anhanges 2) aufgenommen sind. Ist mit einer solchen Beeinträchtigung zu rechnen, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Bei der Entscheidung im Einzelfall sind die Kriterien des Abs. 5 Z 1 bis 3 zu berücksichtigen, Abs. 7 und 8 sind anzuwenden. Die Einzelfallprüfung entfällt, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt.

(5) Bei der Entscheidung im Einzelfall hat die Behörde folgende Kriterien, soweit relevant, zu berücksichtigen:

1. Merkmale des Vorhabens (Größe des Vorhabens, Nutzung der natürlichen Ressourcen, Abfallerzeugung, Umweltverschmutzung und Belästigungen, vorhabensbedingte Anfälligkeit für Risiken schwerer Unfälle und von Naturkatastrophen, einschließlich solcher, die wissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge durch den Klimawandel bedingt sind, Risiken für die menschliche Gesundheit),
2. Standort des Vorhabens (ökologische Empfindlichkeit unter Berücksichtigung bestehender oder genehmigter Landnutzung, Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen des Gebietes und seines Untergrunds, Belastbarkeit der Natur, gegebenenfalls unter Berücksichtigung der in Anhang 2 angeführten Gebiete),
3. Merkmale der potentiellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (Art, Umfang und räumliche Ausdehnung der Auswirkungen, grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen, Schwere und Komplexität der Auswirkungen, erwarteter Zeitpunkt des Eintretens, Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen, Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu vermeiden oder zu vermindern) sowie Veränderung der Auswirkungen auf die Umwelt bei Verwirklichung des Vorhabens im Vergleich zu der Situation ohne Verwirklichung des Vorhabens.

Bei in Spalte 3 des Anhanges 1 angeführten Vorhaben ist die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet maßgeblich. Der Bundesminister/die Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus kann mit Verordnung nähere Einzelheiten über die Durchführung der Einzelfallprüfung regeln.

VII. Beim antragsgegenständlichen Vorhaben handelt es sich um den Neubau eines Teilabschnittes einer sonstigen Straße. Die durchgehende Länge der projektgegenständlichen Straße beträgt 659 m. In einem Prognosezeitraum von fünf Jahren ist eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von 4.120 Kfz/24h zu erwarten. Durch das Vorhaben werden schutzwürdige Gebiete der Kategorien C und D berührt.

Gemäß § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 i.V.m. Anhang 1 Z 9 lit. g) Spalte 3 und lit. h) Spalte 3 UVP-G 2000 ist daher zu prüfen, ob unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (hier Kategorien C und D) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird.

Gemäß der schlüssigen und nachvollziehbaren Stellungnahme des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans (vgl. Punkt A) II.) werden die Schutzziele der Verordnung des Landeshauptmannes von Steiermark vom 31. Juli 2017, mit der ein Regionalprogramm zur Sicherung der Qualität und Quantität des ost- und weststeirischen Tiefengrundwassers erlassen wird, LGBI. Nr. 76/2017, durch das gegenständliche Vorhaben nicht gefährdet, da Straßenabwässer etc. nicht in relevantem Ausmaß in den Tiefengrundwasserkörper eindringen können. Eine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes, für den das Wasserschongebiet festgelegt wurde, ist somit nicht zu erwarten.

Eine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes, für den das schutzwürdige Gebiet der Kategorie D ausgewiesen wurde, ist nach den schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen des Amtssachverständigen für Luftreinhaltung (vgl. Punkt A) VI. und IX.) ebenfalls nicht zu erwarten, da die Berechnungen zeigen, dass an keinem der Aufpunkte mit relevanten Verschlechterungen der PM₁₀-Belastung zu rechnen ist, wodurch das Vorhaben die Luftgütesituation bei den nächsten Wohnobjekten nicht nachteilig beeinflusst.

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

Somit war spruchgemäß zu entscheiden.

Rechtsmittelbelehrung

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

Die Einbringung der Beschwerde hat **schriftlich** bei der Behörde zu erfolgen.

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

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

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

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

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

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

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

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

Hinweis:

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

Für die Steiermärkische Landesregierung
Die Abteilungsleiterin i.V.

[Dr. Katharina Kanz](#)
(elektronisch gefertigt)