



GZ: ABT13-332008/2025-8

Graz, am 10.12.2025

Ggst.: B 76 Radlpaß Straße - ODF Lannach Kreuzungsumbau und
Oberbausanierung, Land Steiermark, Lannach, UVP-
Feststellungsverfahren, Feststellungsbescheid

Land Steiermark
B 76 Radlpass Straße - ODF Lannach Kreuzungsumbau und Oberbausanierung

Umweltverträglichkeitsprüfung

Feststellungsbescheid

Bescheid

Spruch

Auf Grund des Antrages vom 9. Oktober 2025 des Landes Steiermark – Abteilung 16 des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung wird festgestellt, dass für das Vorhaben des Landes Steiermark „B 76 Radlpass Straße - ODF Lannach Kreuzungsumbau und Oberbausanierung“ nach Maßgabe der in der Begründung präzisierten Form und der eingereichten Projektunterlagen (Beilagen 1 bis 3) **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. 35/2025:

§ 2 Abs. 2

§ 3 Abs. 1 und 7

Anhang 1 Z 9 lit. b) Spalte 1, lit. e) und f) Spalte 2 sowie lit. g), h) und i) Spalte 3

Begründung

A) Verfahrensgang

I. Mit der Eingabe vom 9. Oktober 2025 hat das Land Steiermark – Abteilung 16 des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung bei der UVP-Behörde den Antrag gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 auf Feststellung eingebracht, ob für das Vorhaben des Landes Steiermark „B 76 Radlpass Straße - ODF Lannach Kreuzungsumbau und Oberbausanierung“ eine UVP-Pflicht gegeben ist.

Der Projektwerber hat folgende, von der IKK Group GmbH - Ingenieurbüro für Hoch- und Tiefbau, Reininghausstraße 78, 8020 Graz, erstellte Unterlagen vorgelegt:

- Projektbeschreibung von August 2025, GZ: 250827_19-0163 (Beilage 1)
- Detaillageplan M 1:500 (Beilage 2)
- Regelquerschnitte M 1:50 (Beilage 3)

II. Am 17. Oktober 2025 wurde der Amtssachverständige für Verkehrstechnik um Stellungnahme zu folgenden Fragen ersucht:

1. Sind die vorliegenden Unterlagen vollständig, plausibel und für eine Beurteilung ausreichend?
2. Handelt es sich um einen „Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte“ im Sinne des Anhanges 1 Z 9 UVP-G 2000?

III. Mit Schreiben vom 27. Oktober 2025 teilte die Projektwerberin Folgendes mit:

„Bei der B 76 Radlpaß Straße handelt es sich um eine gemäß Bundesstraßengesetz 1971 verordnete Bundesstraße laut Verzeichnis 3 des Bundesstraßengesetz 1971. Die B 76 wurde mit dem Bundesgesetz über die Auflassung und Übertragung von Bundesstraßen als Bundesstraße aufgelassen und an das Land Steiermark übertragen, wobei gemäß § 3 die Verordnungen ihre Rechtswirksamkeit beibehalten haben. Es handelt sich daher bei der B 76 Radlpaß Straße um einen genehmigten Straßenzug.“

IV. Der Amtssachverständige für Verkehrstechnik hat am 21. November 2025 folgende Stellungnahme abgegeben:

„Diese verkehrstechnische Stellungnahme bezieht sich auf die per E-Mail übermittelte Anfrage der Abteilung 13 – Referat UVP und Energierecht, vertreten durch Dr. Katharina Kanz, vom 17. Oktober 2025 zum Gegenstand ‚UVP-Feststellungsverfahren Land Steiermark, B76 Radlpass Straße – ODF Lannach Kreuzungsumbau und Oberbausanierung, Lannach‘.

Konkret sind die nachstehenden Fragestellungen aus fachlicher Sicht zu beurteilen, respektive zu beantworten:

- *Sind die vorliegenden Unterlagen vollständig, plausibel und für eine Beurteilung ausreichend?*
- *Handelt es sich um einen ‚Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte‘ im Sinne des Anhangs Z 9 UVP-G 2000?*

Grundlagen zur Beurteilung der ggstl. Fragen

Die nachstehende Auflistung umfasst die von der UVP-Behörde bereitgestellten Unterlagen sowie die verwendeten Fachunterlagen, die im Rahmen der Begutachtung verwendet wurden:

- *Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen – RVS (u.a. RVS 03.05.12 plangleiche Knoten – Kreuzungen, T-Kreuzungen)*
- *StVO Straßenverkehrsordnung 1960 i.d.g.F.*
- *GIS Steiermark (Geoinformation Land Steiermark)*
- *Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Straßenplanung, Band1 (Schnabel/Lohse)*
- *bereitgestellte Dokumente:*
 - *Projektbeschreibung von IKK Group GmbH (August 2025, Version 0-02)*
 - *Detaillageplan von IKK Group GmbH, Planzeichen: ABT16-12852/2017-13, Einl. 3*
 - *Regelquerschnitt von IKK Group GmbH, Planzeichen: ABT16-12852/2017-13, Einl. 4*

Grundlage zur Definition von Kreuzungen

Zur Vollständigkeit sowie zur Vermeidung von Missverständnissen bei der Verwendung von Begrifflichkeiten werden unter diesem Punkt Begriffsbestimmungen von Gesetzen sowie technischen Richtlinien zitiert:

Straßenverkehrsordnung (StVO) § 2 Begriffsbestimmungen

Z 17 Kreuzung: eine Stelle, auf der eine Straße eine andere überschneidet oder in sie einmündet, gleichgültig in welchem Winkel;

Z 18 geregelte Kreuzung: eine Kreuzung, auf welcher der Verkehr durch Lichtzeichen oder von Verkehrsposten durch Armzeichen geregelt wird; blinkendes gelbes Licht gilt nicht als Regelung;

Eisenbahnkreuzungsverordnung (EisbKrV)

§ 1 Geltungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für jeden im Verlauf einer Straße mit öffentlichem Verkehr angelegten schienengleichen Eisenbahnübergang mit einer Haupt- oder Nebenbahn, einer Straßenbahn, einer Anschlussbahn oder einer Materialbahn im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 231/2021, unabhängig davon, ob hierbei die Eisenbahn die Straße überschneidet oder in sie einmündet.

§ 2 Begriffsbestimmungen

Z 1 Eisenbahnkreuzung: schienengleicher Eisenbahnübergang gemäß § 1 Abs. 1

FSV – Wörterbuch Verkehrswesen

Die oa. Begriffsbestimmungen sind im FSV – Wörterbuch fürs Verkehrswesen zitiert und weiters ist für die Kreuzung nachstehende Definition lt. RVS 03.05.11 festgelegt:

Kreuzung: Die plangleiche Überschneidung zweier Straßen.

Technische bzw. fachliche Grundlagen für die Beantwortung der oa. Fragen

Der Kreuzungsbereich umfasst je Annäherung auf einem Kreuzungsast eine Fahrstreifenwechselstrecke, bei der der Fahrflächenrand bzw. der Fahrbahnrand in einem Verhältnis von mindestens 1:20 und im Regelfall in einem Verhältnis 1:40 verzogen respektive die Fahrbahn aufgeweitet wird (siehe Abbildung 1), eine etwaige Verzögerungsstrecke sowie einer Aufstellstrecke. Die Verzögerungsstrecke ermöglicht dem Verkehrsteilnehmer seine Fahrgeschwindigkeit bei Stauerscheinungen zu Reduzieren bzw. sein Fahrzeug zum Stillstand zu bringen. Die Länge der Verzögerungsstrecke ist abhängig von den jeweiligen Verkehrsstärken der Fahrrelationen sowie von der Projektierungsgeschwindigkeit bzw. von der 85 %-Geschwindigkeit (V_{85}) und variiert im konkreten Fall für die relevanten Kreuzungsäste auf der B76 Radlpaß Straße zwischen 15 m und 25 m.

Die Aufstellstrecke soll die Staulänge in der Bemessungsstunde oder Bemessungsviertelstunde abdecken. Grundsätzlich soll in einer Grünphase die gesamte Staulänge abgebaut werden, damit keine dauerhafte Stauerscheinungen auf der Straßenanlage entsteht und die Verkehrsanlage überlastet.

Zur Beschreibung der Verkehrsablaufqualität gibt es den sogenannten Level of Service (LOS), der bei A ‚freier Verkehrsfluss‘ beginnt und mit F ‚Verkehrsanlage ist überlastet‘ endet.

Bei Neubauten ist laut Stand der Technik eine Qualitätsstufe D, die wie folgt definiert ist (HBS), anzustreben:

Der Verkehrsablauf ist gekennzeichnet durch hohe Belastungen, die zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit der Verkehrsteilnehmer führen. Interaktionen zwischen ihnen finden nahezu ständig statt. Der Verkehrszustand ist noch stabil.

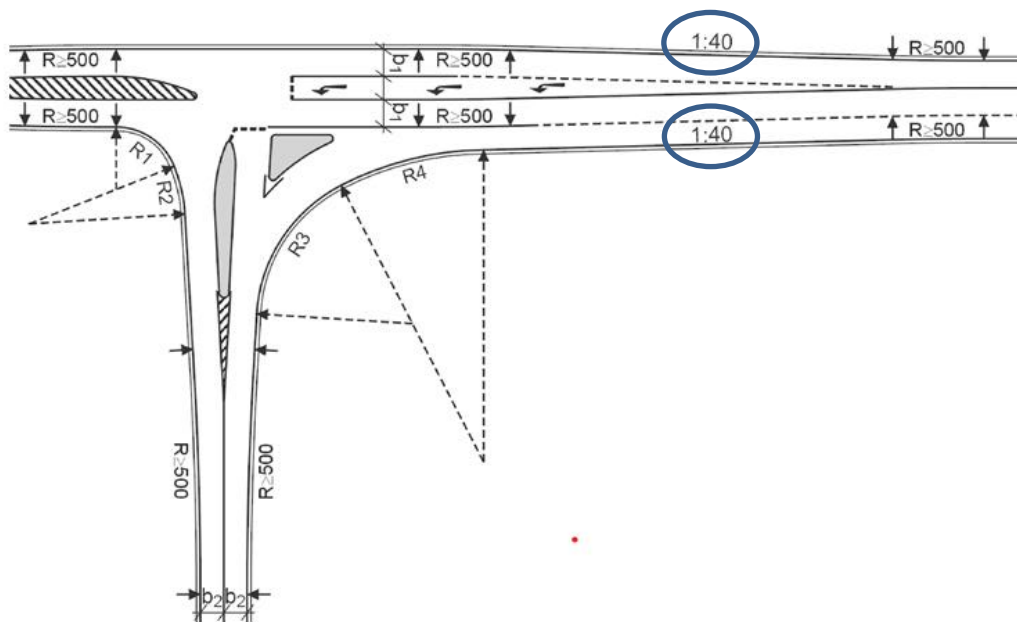


Abbildung 1: T-Kreuzung mit Beschriftung des Verhältnisses der Verzögerung der Fahrstreifenwechselstrecke (Quelle: RVS 03.05.12 Plangleiche Knoten – Kreuzungen, T-Kreuzungen)

Die Aufstellstrecke ergibt sich auf Basis der Leistungsfähigkeit auf den dazugehörigen Verkehrsströmen und einen angemessenen Sättigungsgrad (g) unter 1,0. Eine Mindestlänge von 20 m ist jedenfalls aus fachlicher Sicht anzustreben. Durch eine Erhöhung der Fahrstreifenanzahl auf einem Straßenabschnitt erhöht sich Aufstellfläche um den entsprechenden Faktor.

Die Abfahrtsstrecke von einer Kreuzung (in Fahrtrichtung nach dem Knoten) besteht bei einer Fahrstreifenreduktion aus einer Verflechtungsstrecke sowie der Verziehungsstrecke des Fahrflächenrandes bzw. -bahnrandes (Verhältnis von 1:20 bis 1:40). Solche Verflechtungsstrecken weisen lt. RVS 03.05.13 'Gemischte und Planfreie Knoten' Längen zwischen 100 m und 160 m auf, wobei die Dimensionierung stark von der Verkehrsstärke sowie von der Projektierungsgeschwindigkeit abhängt. Längere Verflechtungsstrecken sind anzustreben, damit das Konfliktrisiko im Richtungsverkehr (Konflikttyp 12 'Wechsel des Fahrstreifens' lt. RVS 02.02.22) minimiert wird.

In den folgenden Betrachtungen wird das Verhältnis des Fahrstreifenrandverziehung bei der Fahrstreifenwechselstrecke sowie der Verziehungsstrecke mit 1:20 (einseitige Entwicklung) angesetzt und das ergibt für eine Fahrstreifenbreitenaufweitung bzw. -reduktion von 3,25 m eine Streckenlänge von 65 m. Die Breite von 3,25 m ist im Regelquerschnitt als Regelfahrstreifenbreite für die durchgehenden Geradeaus-Fahrflächen angegeben.

Abstände der einzelnen Kreuzungen

Am zu betrachtenden Straßenabschnitt der B76 Radlpaß Straße von ca. km 2,113 bis ca. km 3,532 befinden sich gesamt fünf geplante Kreuzungen, die nachstehend bzw. auf der nächsten Seite aufgelistet werden:

- Kreuzung B76 / Erschließung Fachmarktzeile inkl. Spar / Zufahrt Fa. Niggas in ca. km 2,589 (Bez. K1)
- Kreuzung B76 / L374 Muttendorferstraße / Industriestraße in ca. km 2,851 (Bez. K2)
- T-Kreuzung B76 / Leopold-Bartenstein-Straße in ca. km 3,088 (Bez. K3)
- Eisenbahnkreuzung B76 / Anschlussbahn (AB) Lagerhaus Lannach in ca. km 3,248 (Bez. EK)
- Kreuzung B76 / Leopold-Bartenstein-Straße / Hauptstraße in ca. km 3,344 (Bez. K4)

Daraus ergeben sich folgende Kreuzungs(-mittelpunkt-)abstände:

- K1 – K2 $\rightarrow L_{1-2} = 262 \text{ m}$ nutzbare bzw. effektive Länge $L_{\text{eff. } 1-2} = \text{ca. } 240 \text{ m}$
- K2 – K3 $\rightarrow L_{2-3} = 237 \text{ m}$ nutzbare bzw. effektive Länge $L_{\text{eff. } 2-3} = \text{ca. } 220 \text{ m}$
- EK – K2 $\rightarrow L_{\text{EK-2}} = 397 \text{ m}$ nutzbare bzw. effektive Länge $L_{\text{eff. EK-2}} = \text{ca. } 380 \text{ m}$
- K3 – EK $\rightarrow L_{3-\text{EK}} = 160 \text{ m}$ nutzbare bzw. effektive Länge $L_{\text{eff. } 3-\text{EK}} = \text{ca. } 150 \text{ m}$
- EK – K4 $\rightarrow L_{\text{EK-4}} = 96 \text{ m}$ nutzbare bzw. effektive Länge $L_{\text{eff. EK-4}} = \text{ca. } 90 \text{ m}$

*) Reduktion des Abstandes mit der Länge des Kreuzungsbereiches

Verkehrsstärke im Prognosejahr 2040 und Leistungsansätze

Die Verkehrsstärke (durchschnittlicher täglicher Verkehr - DTV) liegt gemäß GIS Steiermark im Betrachtungsgebiet für das Jahr 2023 bei ca. 24.710 KFZ/24h mit einem Schwerverkehrsanteil, sogenannten LKW-Anteil, von ca. 5 %. Auf Grund der bekannten Entwicklung der Region Weststeiermark durch z.B. der Inbetriebnahme der Koralmbahn und die Wechselwirkung mit dem Zentralraum Steiermark (Grazer Becken) muss mit einer Steigerung des Verkehrsbedürfnisses gerechnet werden. Für die Betrachtung und Abschätzung der Staulängen bei den geplanten Kreuzungen wird mit einer jährlichen Verkehrssteigerung von 0,5 % gerechnet. Dieser Ansatz ergibt einen Prognosewert von ca. 26.900 KFZ/24h. In der vorgelegten Projektbeschreibung wird eine Verkehrsstärke von über 28.500 KFZ/24h fürs Prognosejahr 2040 ausgewiesen und dieser Wert kann als plausibel bezeichnet werden.

Die Abschätzung der Staulängen erfolgt mit dem Wert 28.500 KFZ/24h, wobei für die Spitzenstunde eine Belastung von 10 % von der Tagesbelastung angesetzt wird (2.850 KFZ/h). Für die Bemessungsviertelstunde einer Verkehrslichtsignalanlage (VLSA) wird der Stundenwert aus Erfahrung der Praxis gedrittelt (1/3).

Mit diesen Ansätzen ergibt sich eine Bemessungsverkehrsstärke für den Gesamtquerschnitt der B76 Radlpaß Straße von 950 KFZ.

Da mit einer ausgeprägten Verkehrsaufteilung für die Morgen- (Richtung Lieboch) und Nachmittagsspitze (Richtung Deutschlandsberg) gerechnet wurde, wurde von DI Andreas Schöllberger (A16, Referat Liegenschaften und technische Dienste) am 11. November 2025 in der Zeit von ca. 7 bis 8 Uhr und von 16 bis 17 Uhr eine händische Zählung durchgeführt. Die Zählung bestätigte die o.a. Vermutung und auf Basis der Beobachtung wird der DTV mit 60 % auf die jeweilige Hauptrichtung in der Staulängenberechnung zugeteilt:

- **Starke Fahrrelation** (morgens Ri Lieboch / abends Ri Deutschlandsberg): **570 KFZ**
- **Schwache Fahrrelation** (morgens Ri Deutschlandsberg / abends Ri Lieboch): **380 KFZ**

Die Leistungsfähigkeit für die einzelnen Verkehrsströme basieren auf dem Leistungsansatz für einen uneingeschränkt bevorrangten Verkehrsstrom laut RVS 03.05.12 Plangleiche Knoten – Kreuzungen, T-Kreuzungen, der in der Richtlinie mit **1.800 PKW-E/h** angegeben ist. In der Abschätzung erfolgt die Umrechnung KFZ/h auf PKW-E/h mit dem Faktor 1,0.

Zur Ergänzung wird unter der Abbildung die Tabelle zur Kapazität von Straßen aus der Fachliteratur Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Verkehrsplanung – Band 1 von Schnabel / Lohse der Stellungnahme beigelegt. Die rot markierte Spalte zeigt, dass auch dieser Ansatz zwischen den verschiedenen Quellen variiert und eine Berechnung nur eine Annäherung zur Realität ist und daher sind die vorgenommenen Rundungen für eine fachliche Aussage zulässig.

Tabelle 1-10: Angaben zur Kapazität von Straßen

Quelle/Jahr	Kapazität bei idealen Bedingungen	
	zweistreifige Landstraße Summe beider Richtungen	Fahrstreifen einer Richtungs-fahr-bahn ¹⁾
HCM 1950	2 000 Pkw/h	2 000 Pkw/h
KORTE 1960	wie HCM 1950	wie HCM 1950
HCM 1965	2 000 Pkw/h	2 000 Pkw/h
TGL 11684/01 1977	2 000 "	1 800 " (1 500)
RAS-Q 1982	2 200 "	1 500 " ²⁾
HCM 1985	2 800 "	2 000 "
BRILON 1992	2 500 " ³⁾	1 850 "
HCM 1994	max. 2 800 "	max. 2 300 " ⁴⁾
HCM 2000	3 200 "	2 400 "
HBS	2 500 "	max. 2 000 "

¹⁾ Kapazität für einen Fahrstreifen einer AB-Richtungs-fahr-bahn
 Klammerwert Fahrstreifenkapazität einer mehrstreifigen Straße ohne Mittelstreifen
²⁾ maximale Verkehrsstärke bei V = 70 km/h
³⁾ maximale Verkehrsstärke bei V = 40 km/h
⁴⁾ maximale Verkehrsflussrate in einem Intervall von 15 min (hochgerechnet auf 1 h)

Abbildung 2: Leistungsfähigkeiten vom ungestörten Verkehrsstrom auf einem Fahrstreifen

Bei den VLSA wird mit einer standardmäßigen 80 Sekunden Umlaufzeit gerechnet (df. ca. 11 Umläufe in der Bemessungsviertelstunde bzw. 45 Umläufe in der Stunde) und die Rotphase bei der EK wird mit 45 Sekunden auf Basis der Sperrstrecke und der Eisenbahnkreuzungsgeometrie abgeschätzt.

Staulängenberechnung – Fahrtrichtung 1 bzw. Deutschlandsberg (Abendspitze)

Betrachtung Kreuzung - K1:

Zulauf in der Bemessungsviertelstunde (entspricht 900 sec.) beträgt rechnerisch 570 KFZ und bei der Annahme eines uneingeschränkten bevorrangten Verkehrsstroms über die Kainachbrücke (ein Fahrstreifen mit einer Leistungsfähigkeit von $1.800 / 4 = 450$ KFZ) kommt die Verkehrsmenge bei der K1 an.

Die Grünphase für den Hauptrichtung (zwei Fahrstreifen (FS) - Geradeaus und Geradeaus-Rechts) wird mit 50 Sekunden angesetzt. Weiters gibt es keine Störung an Abfluss des Verkehrsstroms, da z.B. kein Schutzweg odgl. im Knotenbereich vorhanden ist.

Zulauf bei einem Umlauf:

$$80 [\text{sec.}] \times (570 [\text{KFZ}] / 900 [\text{sec.}]) = 51 \text{ KFZ}$$

Abfluss bei einem Umlauf:

$$2 [\text{FS}] \times 50 [\text{sec.}] \times (450 [\text{KFZ}] / 900 [\text{sec.}]) = 50 \text{ KFZ} < 51 \text{ KFZ} \text{ df. Leistungsfähigkeit erreicht bzw. bereits leicht überschritten!}$$

Rückstau in der Rotphase bei gleicher Aufteilung auf den zwei Fahrstreifen:

$$30 [\text{sec.}] \times (570 [\text{KFZ}] / 900 [\text{sec.}]) / 2 \times 6,0 [\text{m/KFZ}] = 57 \text{ m} > \text{ca. } 40 \text{ m geplante Aufstellstrecke reicht in dessen Länge nicht aus!}$$

Betrachtung Kreuzung – K2:

Die Grünphase für den Hauptrichtung (zwei Fahrstreifen (FS) - Geradeaus und Geradeaus-Rechts) wird mit 40 Sekunden angesetzt. Weiters gibt es eine Störung beim Abfluss des Geradeaus-Rechts-Verkehrsstroms durch den dortigen Schutzweg (Abminderungsfaktor 0,8).

Zulauf bei einem Umlauf:

$$80 [\text{sec.}] \times (570 [\text{KFZ}] / 900 [\text{sec.}]) = 51 \text{ KFZ}$$

Abfluss bei einem Umlauf:

$$40 [\text{sec.}] \times (450 [\text{KFZ}] / 900 [\text{sec.}]) + 40 [\text{sec.}] \times (450 [\text{KFZ}] \times 0,8 / 900 [\text{sec.}]) = 36 \text{ KFZ} < 51 \text{ KFZ} \text{ df. Leistungsfähigkeit nicht gegeben und daher muss mit Stauerscheinungen in der Bemessungsstunde gerechnet werden!}$$

Rückstau in der Rotphase bei gleicher Aufteilung auf den zwei Fahrstreifen:

$$40 [\text{sec.}] \times (570 [\text{KFZ}] / 900 [\text{sec.}]) / 2 \times 6,0 [\text{m/KFZ}] + (51 - 36 [\text{KFZ}]) / 2 \times 6,0 [\text{m/KFZ}] = 121 \text{ m} \\ \text{Aufstellstrecke} + 20 \text{ m Verzögerungsstrecke} = 141 \text{ m} < L_{\text{eff. 1-2}} \text{ ca. } 240 \text{ m}$$

$\Delta L = 141 \text{ m} < 230 \text{ m}$ entspricht Verflechtungsstrecke von 100 m plus 2x Verziehungslänge von 65 m
→ keine Reduktion der Fahrstreifen aufgrund der Kreuzungsabstände möglich!

Betrachtung Kreuzung – K3:

Da diese Kreuzung ungeregelt geplant ist, ergeben sich auf der bevorrangten B76 Radlpaß Straße keine Rückstaulängen. Es ist aber zu erwähnen, dass Schwerverkehre die Breite von zwei Fahrstreifen beim Ausfahren auf Basis der Schleppkurven benötigen, damit kein Überstreichen der doppelten Sperrlinie erfolgt.

$L_{\text{eff. 2-3}} = 237 \text{ m} > 230 \text{ m} (< 290 \text{ m})$ entspricht Verflechtungsstrecke von 100 m (160 m) plus 2x Verziehungslänge von 65 m

→ eine Reduktion der Fahrstreifen wäre auf Grund der Kreuzungsabstände bei Anordnung der Mindestverflechtungsstrecke theoretisch möglich, aber ist aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht zu vermeiden!

Betrachtung Eisenbahnkreuzung – EK:

Bei einer mit Lichtzeichen gesicherten Eisenbahnkreuzung (EK) umfasst das Signal ausschließlich die Signalkammern ‚gelb‘ und ‚rot‘, wobei im konkreten Fall die Sperrzeit mit 45 Sekunden angesetzt wird. Durch eine EK wird grundsätzlich die Leistungsfähigkeit eines uneingeschränkten Verkehrsstroms gestört, da sich eine jeder Verkehrsteilnehmer beim Queren der EK versichern muss, ob ein Zug kommt oder nicht, unabhängig vom Signal (Regelung in der StVO und im EisebG). Diese Einschränkung des Verkehrs wird in der ggstl. Betrachtung nicht berücksichtigt.

Zu erwähnen ist, dass diese Rotphase nicht bei jedem Umlauf mitgeschaltet wird, sondern ausschließlich bei Verschluss auf der betroffenen Anschlussbahn auftritt.

Rückstau in der Rotphase bei gleicher Aufteilung auf den zwei Fahrstreifen:

$$45 [\text{sec.}] \times (570 [\text{KFZ}] / 900 [\text{sec.}]) / 2 \times 6,0 [\text{m/KFZ}] = 86 \text{ m Aufstellstrecke} + 20 \text{ m Verzögerungsstrecke} = 106 \text{ m} < L_{\text{eff. 3-EK}} \text{ ca. } 150 \text{ m}$$

$\Delta L = 44 \text{ m} < 230 \text{ m}$ entspricht Verflechtungsstrecke von 100 m plus 2x Verziehungslänge von 65 m

→ keine Reduktion der Fahrstreifen auf Grund der Kreuzungsabstände möglich!

Betrachtung Kreuzung – K4:

Die Grünphase für den Haupttrichtung (zwei Fahrstreifen (FS) - Geradeaus und Geradeaus-Rechts) wird mit 50 Sekunden angesetzt.

Zulauf bei einem Umlauf:

$$80 [\text{sec.}] \times (570 [\text{KFZ}] / 900 [\text{sec.}]) = 51 \text{ KFZ}$$

Abfluss bei einem Umlauf:

$$2 [\text{FS}] \times 50 [\text{sec.}] \times (450 [\text{KFZ}] / 900 [\text{sec.}]) = 50 \text{ KFZ} < 51 \text{ KFZ} \text{ d.h. Leistungsfähigkeit erreicht bzw. bereits leicht überschritten!}$$

Rückstau in der Rotphase bei gleicher Aufteilung auf den zwei Fahrstreifen:

$$30 [\text{sec.}] \times (570 [\text{KFZ}] / 900 [\text{sec.}]) / 2 \times 6,0 [\text{m/KFZ}] = 57 \text{ m Aufstellstrecke} + 20 \text{ m Verzögerungsstrecke} = 77 \text{ m} < L_{\text{eff. EK-4}} = \text{ca. } 90 \text{ m}$$

$\Delta L = 13 \text{ m} < 230 \text{ m}$ entspricht Verflechtungsstrecke von 100 m plus 2x Verziehungslänge von 65 m

→ keine Reduktion der Fahrstreifen auf Grund der Kreuzungsabstände möglich!

Staulängenberechnung – Fahrtrichtung 2 bzw. Lieboch (Morgenspitze)

Betrachtung Kreuzung – K4:

Zulauf in der Bemessungsviertelstunde (entspricht 900 sec.) beträgt rechnerisch ebenso für diese Fahrtrichtung 570 KFZ und von Deutschlandberg kommend handelt es sich um einen uneingeschränkten bevorrangten Verkehrsstrom, dessen Leistungsfähigkeit mit $1.800 / 4 = 450 \text{ KFZ}$ pro 15 Minuten angenommen wird.

Die Grünphase für den Haupttrichtung (zwei Fahrstreifen (FS) - Geradeaus und Geradeaus-Rechts) wird mit 50 Sekunden angesetzt. Weiters gibt es keine Störung an Abfluss des Verkehrsstroms, da z.B. kein Schutzweg odgl. im Knotenbereich vorhanden ist.

Zulauf bei einem Umlauf:

$$80 [\text{sec.}] \times (570 [\text{KFZ}] / 900 [\text{sec.}]) = 51 \text{ KFZ}$$

Abfluss bei einem Umlauf:

$$2 [\text{FS}] \times 50 [\text{sec.}] \times (450 [\text{KFZ}] / 900 [\text{sec.}]) = 50 \text{ KFZ} < 51 \text{ KFZ df. Leistungsfähigkeit erreicht bzw. bereits leicht überschritten!}$$

Rückstau in der Rotphase bei gleicher Aufteilung auf den zwei Fahrstreifen:

$$30 [\text{sec.}] \times (570 [\text{KFZ}] / 900 [\text{sec.}]) / 2 \times 6,0 [\text{m/KFZ}] = 57 \text{ m} < \text{ca. } 72 \text{ m geplante Aufstellstrecke}$$

Betrachtung Eisenbahnkreuzung – EK:

Ebenso für diese Fahrtrichtung wird eine EK-Sperrzeit für den KFZ-Verkehr von 45 Sekunden angesetzt.

Rückstau in der Rotphase bei gleicher Aufteilung auf den zwei Fahrstreifen:

$$45 [\text{sec.}] \times (570 [\text{KFZ}] / 900 [\text{sec.}]) / 2 \times 6,0 [\text{m/KFZ}] = 86 \text{ m Aufstellstrecke} + 20 \text{ m Verzögerungsstrecke} = 106 \text{ m} < L_{\text{eff. 3-EK}} \text{ ca. } 57 \text{ m}$$

Aus der Berechnung ist erkennbar, dass bei Verschluss zu einem Zeitpunkt einer Bemessungsstunde eine Überstauung des Kreuzungsbereiches K4 erfolgt!

Betrachtung Kreuzung – K2:

Die Grünphase für die Haupttrichtung (zwei Fahrstreifen (FS) - Geradeaus und Geradeaus-Rechts) wird mit 40 Sekunden angesetzt. Weiters gibt es eine Störung beim Abfluss des Geradeaus-Rechts-Verkehrsstroms durch den Schutzweg über die L374 Muttendorferstraße (Abminderungsfaktor 0,8).

Zulauf bei einem Umlauf:

$$80 [\text{sec.}] \times (570 [\text{KFZ}] / 900 [\text{sec.}]) = 51 \text{ KFZ}$$

Abfluss bei einem Umlauf:

$$40 [\text{sec.}] \times (450 [\text{KFZ}] / 900 [\text{sec.}]) + 40 [\text{sec.}] \times (450 [\text{KFZ}] \times 0,8 / 900 [\text{sec.}]) = 36 \text{ KFZ} < 51 \text{ KFZ df. Leistungsfähigkeit nicht gegeben und daraus folgend muss mit Stauerscheinungen in der Bemessungsstunde gerechnet werden!}$$

Rückstau in der Rotphase bei gleicher Aufteilung auf den zwei Fahrstreifen:

$$40 [\text{sec.}] \times (570 [\text{KFZ}] / 900 [\text{sec.}]) / 2 \times 6,0 [\text{m/KFZ}] + (51-36 [\text{KFZ}]) / 2 \times 6,0 [\text{m/KFZ}] = 121 \text{ m} + 20 \text{ m Verzögerungsstrecke} = 141 \text{ m} < L_{\text{eff. 2-4}} \text{ ca. } 380 \text{ m}$$

$\Delta L = 239 \text{ m} > 230 \text{ m} (< 290 \text{ m})$ entspricht Verflechtungsstrecke von 100 m (160 m) plus 2x Verziehungslänge von 65 m

→ eine Reduktion der Fahrstreifen wäre auf Grund der Kreuzungsabstände bei Anordnung der Mindestverflechtungsstrecke theoretisch möglich, aber ist aus verkehrssicherheitstechnischer Sicht zu vermeiden!

Betrachtung Kreuzung – K1:

Die Grünphase für den Haupttrichtung (zwei Fahrstreifen (FS) - Geradeaus und Geradeaus-Rechts) wird mit 50 Sekunden angesetzt. Weiters gibt es eine Störung beim Abfluss des Geradeaus-Rechts-Verkehrsstroms durch die dortige Radfahrerüberfahrt (Abminderungsfaktor 0,8).

Zulauf bei einem Umlauf:

$$80 [\text{sec.}] \times (570 [\text{KFZ}] / 900 [\text{sec.}]) = 51 \text{ KFZ}$$

Abfluss bei einem Umlauf:

$$50 [\text{sec.}] \times (450 [\text{KFZ}] / 900 [\text{sec.}]) + 50 [\text{sec.}] \times (450 [\text{KFZ}] \times 0,8 / 900 [\text{sec.}]) = 45 \text{ KFZ} < 51 \text{ KFZ}$$

df. Leistungsfähigkeit nicht gegeben und daher muss mit Stauerscheinungen in der Bemessungsstunde gerechnet werden!

Rückstau in der Rotphase bei gleicher Aufteilung auf den zwei Fahrstreifen:

$$30 [\text{sec.}] \times (570 [\text{KFZ}] / 900 [\text{sec.}]) / 2 \times 6,0 [\text{m/KFZ}] = 57 \text{ m Aufstellstrecke} + 20 \text{ m Verzögerungsstrecke} = 77 \text{ m} < L_{\text{eff. 1-2}} \text{ ca. } 240 \text{ m}$$

$\Delta L = 163 \text{ m} < 230 \text{ m}$ entspricht Verflechtungsstrecke von 100 m plus 2x Verziehlungslänge von 65 m
→ keine Reduktion der Fahrstreifen aufgrund der Kreuzungsabstände möglich!

Conclusio Staulängenberechnung

Die Staulängenberechnung bzw. -betrachtung ergibt, dass auf Basis der örtlichen Gegebenheiten wie Kreuzungsabstände und notwendige Straßenbauelemente (Aufstell-, Verzögerungs-, Verflechtungs- und Verziehlungsstrecken) es sich bei der ggstl. Planung um ein Aneinanderreihen von Kreuzungspunkten handelt.

In Bemessungsstunden muss teilweise mit Überlastungserscheinungen auf der geplanten Straßenanlage gerechnet werden. Durch die Überlastung kommt es hinsichtlich Leistungsfähigkeit (Parameter ‚Flüssigkeit‘ des Verkehrs) zu negativen Wechselwirkungen zwischen den Kreuzungen, die nach Stand der Technik nur mit einer (Mikro-) Verkehrssimulation ermittelt werden können. Eine solche Simulation ist aber für die konkrete Fragebeantwortung nicht notwendig.

Weiters muss eine Prognosevarianz bei den Verkehrsstärken sowie Toleranzen bei den Leistungsansätzen bei der Fragenbeantwortung berücksichtigt werden. Aus Erfahrung der Praxis wird für das ggstl. Vorhaben für die Bemessungsstunde eine Varianz von +/- 25 % angenommen und daher können sich die erforderlichen Aufstellstrecken bei den einzelnen Knoten auch verlängern.

Beantwortung der Fragestellungen der UVP-Behörde

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

Die vorliegenden Unterlagen können als vollständig und plausibel für die Beurteilung der Fragestellung² bewertet werden.

Frage 2: Handelt es sich um einen ‚Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte‘ im Sinne des Anhanges Z 9 UVP-G 2000?

Die Staulängenbetrachtung der Morgen- und Abendspitze für das Prognosejahr 2040 sowie die straßenbautechnischen Vorgaben der Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) zur Verflechtung von Verkehrsströmen und Verziehlung von Fahrstreifen hat ergeben, dass es sich beim geplanten Vorhaben ‚B76 Radlpaß Straße, ODF Lannach – Kreuzungsumbau und Oberbausanierung‘ um eine Aneinanderreihung von fünf Kreuzungsumbauten und nicht um einen Neubau im Sinne des Anhanges Z 9 UVP-G 2000 handelt.

Zur Vollständigkeit wird die relevante Passage des oa. Anhanges zitiert: 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.

Es handelt sich beim ggstl. Vorhaben nicht um eine Fahrstreifenmehrung, sondern um Spurauf- bzw. Fahrstreifenaufweitungen von mehreren Kreuzungsbereichen.

Verkehrstechnische Ergänzung zur Stellungnahme

Die ggstl. Stellungnahme beurteilt nicht die Genehmigungsfähigkeit gemäß § 47 LStVG 1964 (Anmerkung: lange Querungslänge für den Fußgänger bei der Kreuzung K2 und daraus folgende Erhöhung des Sicherheitsrisikos und Reduktion der Leistungsfähigkeit der Anlage sowie berechnete Überlastungen)!“

V. Mit Schreiben vom 24. November 2025 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.

VI. Der Umweltanwalt hat am 4. Dezember 2025 wie folgt Stellung genommen:

„Das geplante Projekt ‚Umbau Kreuzung und Sanierung Oberbau‘ könnte aus hiesiger Sicht in UVP-G Anhang 1 Ziffer 9 fallen. Den zur Stellungnahme übermittelten Unterlagen ist zu entnehmen, dass das Vorhaben nicht in den Anwendungsbereich des UVP-G Anhang 1 Ziffer 9 falle, da einerseits die Schwellenwerte nicht erreicht werden, andererseits ist kein schutzwürdiges Gebiet der Anlage 2 durch einen Neubau betroffen.

Aus hiesiger Sicht sind die Ausführungen in den Projektunterlagen schlüssig, zumal es sich beim Vorhaben dezidiert um ein Sanierungsprojekt mit Umbauten handelt, die Kapazität der Straße oder die Spuren werden nicht erweitert. Folge dessen besteht für das Vorhaben aus hiesiger Sicht keine UVP-Pflicht.“

B) Entscheidungsrelevanter Sachverhalt

I. Die B 76 Radlpass Straße verläuft auf einer Länge von ca. 49,3 km von Lieboch über Lannach, Stainz, Rassach, Deutschlandsberg, Schwanberg und Eibiswald bis zum Radlpass an der Staatsgrenze zu Slowenien.

II. Der Projektbereich liegt im Gemeindegebiet von Lannach (KG 61220 Lannach). Er streckt sich an der B 76 nach der Brücke über die Kainach über die Kreuzungsbereiche mit dem Gewerbegebiet und der L 374 Muttendorfer Straße bis westlich der Einbindung der Hauptstraße Richtung Ortszentrum Lannach.

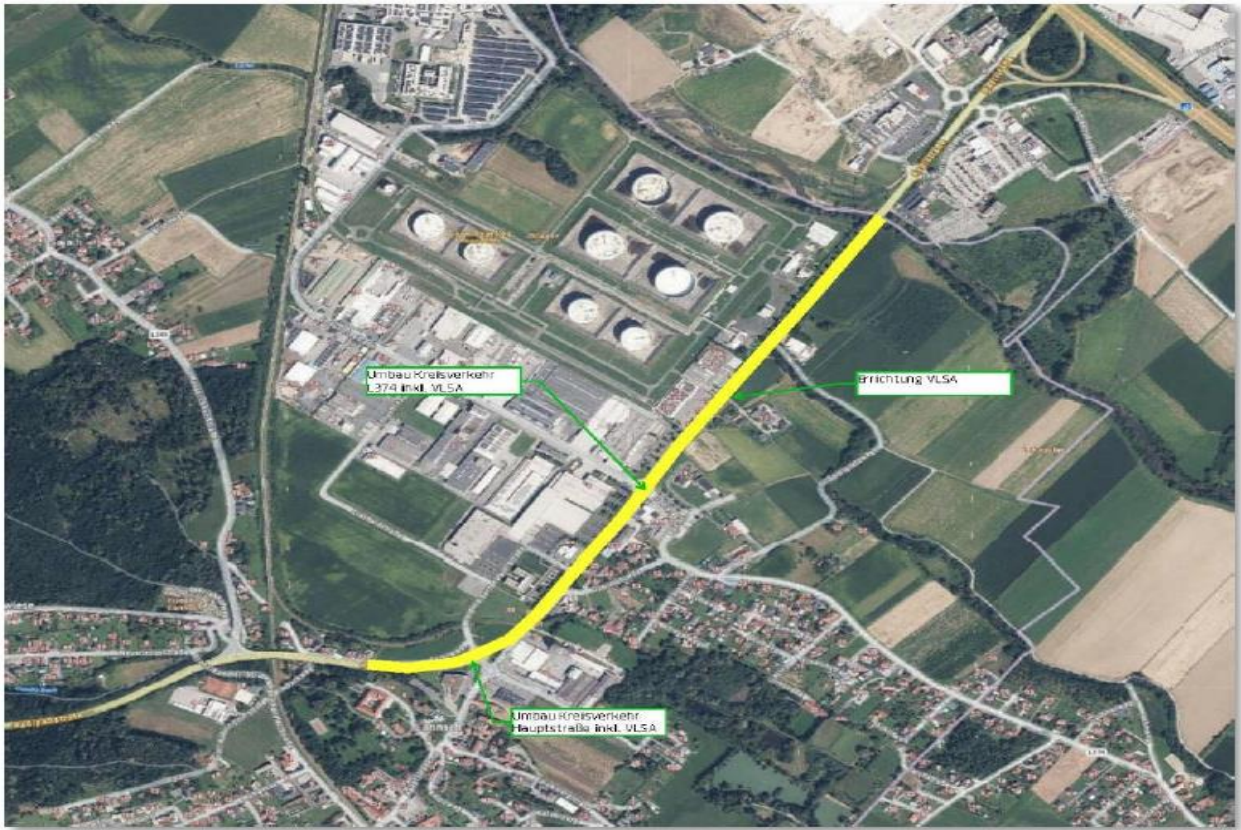
Die Gesamtlänge beträgt 1.406,95 m.

III. Die Projektwerberin plant die Sanierung des Straßenkörpers sowie einen Umbau der Kreuzungsbereiche, um die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sicher zu stellen.

Das Projekt umfasst folgende Maßnahmen:

- Umbau der als Kreisverkehre ausgebildeten Kreuzungsbereiche zur L 374 und zur Hauptstraße als Kreuzungen mit Verkehrslichtsignalanlagen
- Sanierung des Oberbaus des Straßenkörpers
- Anpassung der Entwässerung an den Stand der Technik

Bezüglich einer detaillierten Projektbeschreibung wird auf die Beilagen 1 bis 3 verwiesen.



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.

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

Z 9	a) Neubau von Schnellstraßen ¹⁾ oder ihrer Teilabschnitte, ausgenommen zusätzliche Anschlussstellen; als	d) Neubau zusätzlicher Anschlussstellen an Schnellstraßen ¹⁾ , wenn auf allen Rampen insgesamt eine jahresdurchschnittliche	g) Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Schnellstraßen ¹⁾ oder Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte,
-----	---	--	---

	<p>Neubau gilt auch die Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km;</p> <p>b) Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km, wenn auf der neuen Straße eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 2 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist; als Neubau gilt auch die Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen;</p> <p>c) Neuerrichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km;</p>	<p>tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 8 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;</p> <p>e) Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 5 km, wenn auf der neuen Straße eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 15 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;</p> <p>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 Verkehr frei gegebenen Teilstücken erreicht wird;</p>	<p>wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A oder C berührt wird und eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 2 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;</p> <p>h) Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Schnellstraßen¹⁾, 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.</p>
--	---	--	--

			Bei lit. g und h ist § 3a Abs. 5 nicht anzuwenden. Von Z 9 sind Bundesstraßen (§ 23a) nicht erfasst.
--	--	--	---

¹⁾ Schnellstraßen gemäß den Begriffsbestimmungen des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975.

V. Zunächst ist festzuhalten, dass es sich bei der B 76 Radlpaß Straße um einen genehmigten Straßenzug handelt (vgl. Punkt A) III.) handelt.

In weiterer Folge ist zu prüfen, ob es sich beim antragsgegenständlichen Projekt um einen „Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte“ im Sinne des Anhanges 1 Z 9 UVP-G 2000 handelt.

„Die Z 9 erfasst nach ihrem Wortlaut grundsätzlich nur Neuvorhaben (lit. a bis f und i: ‚Neubau‘; ‚Neuerrichtung‘). Von einem ‚Neubau‘ eines Teilabschnitts einer Straße kann dort gesprochen werden, wo von einer bestehenden Straße räumlich getrennt eine völlig neue Straße errichtet wird oder eine bereits bestehende Straße derart ‚verlegt‘ wird, dass sie an einem anderen Ort neu errichtet und die alte Straße aufgelassen wird (US 04.03.2010, 4B/2010/2-10Steyr). Vorhaben, die auch als Änderungsvorhaben verstanden werden könnten (lit. c zweite Richtungsfahrbahn, lit. d zusätzliche Anschlussstelle), sind ebenfalls explizit als Neuvorhaben definiert. (Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON^{2.00} Anhang 1 Z 9 Rz 14 (Stand 1.7.2024, rdb.at))“

„Die Errichtung von Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen ist nicht als Zulegung von Fahrstreifen iS des Gesetzes zu qualifizieren. Selbst wenn bei einem Erweiterungsvorhaben ein Beschleunigungs- in einen Verzögerungsstreifen übergeht, handelt es sich dabei nicht um einen neuen Fahrstreifen. Die UVP-G-Nov 2009 hatte zum Ziel, solche Fälle im Anschluss an die als überschießend gesehene Entscheidung US 06.04.2009, 2A/2008/19-21 B 1 Asten (vgl. dazu [VwGH 23.02.2011, 2009/06/0107 B 1 Asten](#)), wieder aus der UVP-Pflicht auszunehmen. Durch den neuen (ersten) Schlusssatz der Z 9 wurde klargestellt, dass Spuraufweitungen im Zuge von Kreuzungen (gleichgültig, ob niveaugleich oder niveaufrei) durch die Tatbestände der Spalte 3 nicht erfasst werden sollen (zur Rechtslage nach der UVP-G-Nov 2009 s den Ersatzbescheid US 22.06.2011, 2A/2008/19-42 B 1 Asten). Bei den lit. a und b war diese Klarstellung nicht notwendig, weil hier das Längenkriterium (10 km) für die Abgrenzung sorgt. Nach den Materialien zur UVP-G-Nov 2009 (AB 271 BlgNR 24. GP; gleichlautend Baumgartner/Petek, UVP-G 363) gilt die Ausnahme für Spuraufweitungen nicht, wenn die Zulegung des Fahrstreifens auf die Erhöhung der Kapazität des Straßenstücks abzielt. Aus dem Gesetzeswortlaut ist diese Einschränkung nicht ableitbar; auch erscheint es schwierig, zwischen Spuraufweitungen, die der Verkehrssicherheit dienen, und solchen, die die Kapazität erhöhen, zu unterscheiden. (Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON^{2.00} Anhang 1 Z 9 Rz 14 (Stand 1.7.2024, rdb.at))“

Das antragsgegenständliche Vorhaben umfasst die Sanierung des Oberbaus des bestehenden Straßenkörpers sowie den Umbau der als Kreisverkehre ausgebildeten Kreuzungsbereiche als Kreuzungen mit Verkehrslichtsignalanlagen im Straßenabschnitt der B76 Radlpaß Straße von ca. km 2,113 bis ca. km 3,532. Zudem erfolgt eine Anpassung der Entwässerung an den Stand der Technik in diesem Bereich.

Es wird weder eine neue Straße errichtet, noch wird die bestehende Straße verlegt. Es wird eine Sanierung der bestehenden Straße ohne Änderung des Trassenverlaufes durchgeführt. Es handelt sich somit um keinen Neubau eines Teilabschnitts einer Straße im Sinne des Anhanges 1 Z 9 UVP-G 2000.

Gemäß Anhang 1 Z 9 UVP-G 2000 gilt als Neubau im Sinn der lit. g) bis i) auch die Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen, nicht jedoch die ausschließliche Spuraufweitung im Zuge von Kreuzungen.

Nach den schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen des Amtssachverständigen für Verkehrstechnik (vgl. Punkt A) IV.) handelt es sich bei den projektgegenständlichen Umbauten der Kreuzungen K1, K2, K3, K4 und EK nicht um eine Fahrstreifenmehrung, sondern um Spuraufweitungen bzw. Fahrstreifenaufweitungen. Zu diesem Ergebnis kommt der Sachverständige durch die Staulängenbetrachtung der Morgen- und Abendspitze für das Prognosejahr 2040 sowie die straßenbautechnischen Vorgaben der Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) zur Verflechtung von Verkehrsströmen und Verziehung von Fahrstreifen. Es wird auf die umfangreichen Ausführungen in der verkehrstechnischen Stellungnahme unter Punkt A) IV. verwiesen.

VI. 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 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 Abgabekontonummer 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 Rechtsanwaltes 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 i.V.

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