



LAND

OBERÖSTERREICH

B122b Voralpen Straße–Westspange Steyr

# WESTSPANGE STEYR

Unterlagen zur Trassenverordnung

## Umweltbericht

Stand vom: 20. Februar 2015

Bearbeiter, LAND OÖ: Ing. Leitner, Mag. Ullmann, BauN



Straßenplanung  
und Netzausbau

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>Grundlagen.....</b>	<b>3</b>
1.1	Inhaltliche Abgrenzung .....	3
1.2	Rechtliche Grundlagen .....	3
1.3	Materienrechtsverfahren.....	3
<b>2</b>	<b>Allgemeine Angaben zum Projekt.....</b>	<b>4</b>
2.1	Zweck und Begründung des Projektes .....	4
2.2	Kurzbeschreibung des Projektes .....	4
2.3	Bisheriger Planungsablauf.....	5
2.4	Ergebnis der Umwelterheblichkeitsprüfung .....	6
2.5	Angaben zur Wirtschaftlichkeit .....	6
<b>3</b>	<b>Voraussichtliche Auswirkungen auf die Schutzgüter des § 13 Abs. 1 Oö. Straßengesetz .....</b>	<b>7</b>
3.1	Angaben zur Sicherheit der öffentlichen Straßen und zum Schutz der langfristigen Lebensgrundlagen.....	7
3.2	Angaben zur möglichsten Schonung der Natur, des Landschaftsbildes sowie der Luft, des Bodens und des Wassers .....	7
3.2.1	Naturschutz.....	8
3.2.2	Forstwirtschaft .....	13
3.2.3	Luftgüte.....	14
3.2.4	Boden .....	14
3.2.5	Auswirkungen auf das Wasser und Angaben zur möglichsten Schonung des Wassers (Oberflächengewässer, Grundwasser) .....	14
3.3	Art und Intensität möglicher Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den zu erwartenden Verkehr auf der Straße .....	15
3.4	Auswirkungen auf bestehende und geplante Anlagen des öffentlichen Verkehrs	16
3.5	Auswirkungen auf Kunst- und Naturdenkmäler .....	16
3.6	Auswirkungen auf wertvolle Stadt- und Ortsbilder.....	16
3.7	Angaben zur barrierefreien Gestaltung.....	16

# 1 Grundlagen

## 1.1 Inhaltliche Abgrenzung

Der vorliegende Umweltbericht ist Grundlage für die Trassenverordnung gemäß §11 Oö. Straßengesetz des **Straßenzuges „B122b Voralpenstraße-Westspange Steyr (Landesstraße)“** im Gemeindegebiet der Stadt Steyr.

Nebenwege im Zusammenhang mit der Westspange Steyr (Gemeindestraßen der Stadt Steyr) sind zu einem gesonderten Zeitpunkt im Wirkungsbereich der Stadtgemeinde zu verordnen.

## 1.2 Rechtliche Grundlagen

Rechtliche Grundlage für den Umweltbericht ist § 13 Abs. 4 Oö. Straßengesetz, wonach die voraussichtlichen Auswirkungen der Herstellung einer öffentlichen Straße auf die Schutzgüter des § 13 Abs. 1 Oö. Straßengesetz von der Straßenverwaltung in einem schriftlichen Bericht (Umweltbericht) darzulegen sind.

Für die Belange der Umweltprüfung (Strategische Umweltprüfung) gilt § 11a Oö. Straßengesetz sowie die Oö. Umweltprüfungsverordnung für Landesstraßen (LGBl. Nr. 120/2009).

## 1.3 Materienrechtsverfahren

Für eine Umsetzung der Westspange Steyr sind nach der Trassenverordnung in weiterer Folge voraussichtlich folgende Verfahrensschritte erforderlich:

- UVP-Einzelfallprüfung, aufgrund Anhang 1 Z 9 lit. g) UVP-G 2000, schutzwürdiges Gebiet der Kategorie C, Grundwasserschongebiet
- UVP-Einzelfallprüfung, aufgrund Anhang 1 Z 9 lit. i) schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E, Siedlungsgebiet, mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung von mehr als 15.000 Kfz (DTV)

Je nach Ergebnis der UVP-Einzelfallprüfung entweder

- Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren (§ 3 Abs. 1 UVP-G 2000) oder
- Wasserrechtliche Bewilligung (§§ 9 und 32 WRG 1959)
- Naturschutzrechtliche Bewilligung (§ 5 Oö. NSchG)
- Rodungsbewilligung (§17 Forstgesetz 1975)
- Straßenrechtliche Bewilligung (§ 31 Oö. Straßengesetz)

## 2 Allgemeine Angaben zum Projekt

### 2.1 Zweck und Begründung des Projektes

Die Westspange Steyr bildet eine Verbindung zwischen der B 115 Eisen Straße im Norden der Stadt und der B 122 im Westen und soll zur Entlastung des Landes- und Gemeindestraßennetzes im Stadtgebiet von Steyr beitragen.

In Verbindung mit der bestehenden Nordspange ergibt sich eine zweite leistungsfähige Ost-West-Verbindung nördlich des Stadtzentrums von Steyr.

Die Westspange wird an drei Stellen mit den übergeordneten Landesstraßen B und L verbunden sein. Diese Knotenpunkte sind im Bereich der Voralpen Straße B122/Kruglweg/Staffelmayrstraße im Westen, im Bereich der Wolferner Straße L564/Dryhuberstraße im Nordwesten und im Bereich der Eisen Straße B 115/ Infangstraße im Norden geplant.

#### **Projektsziele:**

- eine Entlastung der B 115 Eisen Straße und der B 122 Voralpen Straße
- eine Entlastung des bestehenden untergeordneten Straßennetzes
- eine Verlagerung von dem großräumig Steyr umfahrenden Verkehr auf die Westspange im Zusammenwirken mit der bestehenden Nordspange Steyr
- eine wesentliche Reduzierung der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen durch die Verkehrsentslastung im innerstädtischen Bereich von Steyr

### 2.2 Kurzbeschreibung des Projektes

Die geplante Umfahrungstrasse der "Westspange Steyr" verläuft von der B 115 Eisen Straße, Zufahrt "Bauhaus", in Richtung Wolferner Landesstraße (Tischlerei Wögerer) und von dort zur B 122 Voralpen Straße, Stadtgrenze Steyr/Sierning.

#### **Beschreibung des Trassenverlaufes:**

Gesamtlänge: rund 4,100 km

Von der B 115 (Bereich Bauhaus) verläuft die Trasse ca. 1,5m über Gelände. Ab ca. 300m vor der Steiner Straße taucht die Trasse in einen Einschnitt. Die Steiner Straße wird am Bestand überführt. Nach einem Einschnittsbereich steigt Trasse mit ca. 4,0% Längsneigung. Der Dorninger Bach wird anschließend mit einem Damm in einem Durchlass gequert.

Die Goldhahnstraße wird gegenüber dem Bestand angehoben und überführt.

Ab der Goldhahnstraße steigt die Trasse mit ca. 4% und verläuft nordwestlich des bestehenden Waldgebietes und der „Löwengutsiedlung“ bis zur Wolferner Straße.

Hier ist auch der Hochpunkt der Westspange. Die Wolferner Straße wird in etwa am Bestand überführt. Anschließend fällt die Trasse mit rund 4% Längsneigung ab.

Im Bereich des Anwesens „Staffelmayr“ verläuft die Trasse auf Dammlage. Die Kegelprielstraße wird unterführt. In weiterer Folge ergibt sich ein Einschnittsbereich bis zur Staffelmayrstraße.

Ab der geplanten Überführung der Staffelmayrstraße verläuft die Trasse auf Dammlage bis zum Anschlussknoten der B122.

Die Westspange wird an drei Stellen mit den übergeordneten Landesstraßen B und L verbunden sein, wobei die B122 und die B115 über ampelgeregelter Kreuzung und die L 564 Wolfener Straße über einen niveaufreien Knoten angebunden wird. Ein direkter Anschluss des städtischen Straßennetzes soll unweit der Kreuzung mit der B115 / Infangstraße mit der Verlängerung der Mannlicher Straße erfolgen.

<b><u>Technische Daten:</u></b>	Fahrbahnbreite	8,50 m (2 x 3,75 + 2 x 0,50)
	Kronenbreite	11,00 m

### **Charakteristische Verkehrszahlen:**

Im Prognosejahr 2025 wird für die Westspange ein Verkehrsaufkommen

- im südwestlichen Teil 12.800 KFZ / 24h (zwischen B122 und L564)
- im Mittelteil 15.800 KFZ / 24h (zwischen L564 und Mannlicher Str.) und
- im nordöstlichen Teil 14.300 KFZ / 24h (zwischen Mannlicher Str. und B115) prognostiziert.

## **2.3 Bisheriger Planungsablauf**

Im Gesamtverkehrskonzept der Stadt Steyr (Ingenieurbüro Dr. Stickler - 1993) ist die Steyrer Westspange gemeinsam mit der Steyrer Nordspange, die bereits realisiert und im Jahr 2000 eröffnet wurde, untersucht worden. Schon damals wurde auf die notwendige und erwünschte Verkehrsverlagerung von Straßenzug Sierningerstraße – Seifentruhe – Ennsenerstraße auf die Westspange hingewiesen.

Bei der Überarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes Steyr 2005 wurden auch andere Verkehrslösungen für den motorisierten Individualverkehr in der Stadt Steyr untersucht, doch stellte sich dabei heraus, dass die bestehenden Straßenzüge das zukünftige Verkehrsaufkommen nicht bewältigen können und nicht erwünschte sowie verstärkte Verlagerungseffekte in die bestehenden Siedlungsgebieten zu erwarten sind. In Anbetracht bzw. um den Anforderungen der Leichtigkeit, Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs auch in Zukunft entsprechen zu können wurde wiederholt die Umsetzung der Westspange als eine der dringlichsten Verkehrsinfrastrukturprojekte in der Stadt Steyr empfohlen.

In den Jahren 2008-2009 wurde von der Stadt Steyr eine verkehrliche Wirkungsanalyse und eine verkehrstechnische Grundsatzplanung sowie ein Straßendetailprojekt (Zivilingenieurbüro Spirk – 2009) erstellt.

Aufbauend auf diesen Untersuchungen wurde vom Land OÖ. im Jahr 2014 eine Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung und ein Trassenauswahlverfahren entsprechend

dem „Leitfaden für Planungsprozesse zur Trassenfestlegung bei Verkehrsprojekten“ durchgeführt.

Als Ergebnis dieses Trassenauswahlverfahrens zeigte sich, dass als beste Variante die Variante „Spirk 2014“ hervorgeht.

Diese Variante liegt auch dem ggst. Verordnungskorridor zu Grunde.

Der Endbericht zum Trassenauswahlverfahren vom 2.12.2014 ist unter der Landeshompage,

[www.landoberoesterreich.gv.at/Themen/Verkehr/Straßenprojekte/B122bWestspangeSteyr](http://www.landoberoesterreich.gv.at/Themen/Verkehr/Straßenprojekte/B122bWestspangeSteyr) abrufbar.

## **2.4 Ergebnis der Umwelterheblichkeitsprüfung**

Das Erfordernis einer Umweltverträglichkeitsprüfung für Landesstraßen ist auf Grundlage des § 11a Oö. Straßengesetz in der Oö- Umweltprüfungsverordnung für Landestraßen (LGBl. Nr. 120/2009) geregelt.

Die Westspange Steyr ist nach den §§ 1 und 2 der Oö. Umweltprüfungsverordnung für Landestraßen keiner Umweltprüfung zu unterziehen, da sie weder die Mindestlänge von 5 km überschreitet, noch in oder innerhalb einer Entfernung von 200 m zu einem Europaschutzgebiet liegt.

Auch infolge einer Umwelterheblichkeitsprüfung (§ 11a Abs. 2 Oö. Straßengesetz) ist eine Umweltprüfung nicht erforderlich. Die Trassenlänge beträgt zwar mehr als 3 km, jedoch beträgt der DTV weniger als 25.000 Kfz/24h in einem Prognosezeitraum von 5 Jahren. Es kann davon ausgegangen werden, dass die zulässigen Lärmgrenzwerte (60 dB für den Tag-Abend-Nachtzeitraum [Lden] und 50 dB für den Nachtzeitraum [Lnight]) aufgrund des auf der künftigen Straße in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwartenden Verkehrsaufkommens für angrenzende Bewohner von Gebäuden mit aktiven oder passiven Lärmschutzmaßnahmen eingehalten werden können (§ 3 Oö. Umweltprüfungsverordnung für Landestraßen)

## **2.5 Angaben zur Wirtschaftlichkeit**

Im Zuge des Trassenauswahlverfahrens nach dem „Leitfaden für Planungsprozesse zur Trassenfestlegung bei Verkehrsprojekten“ für die Westspange Steyr erfolgte die gesamtheitliche Bewertung der untersuchten Varianten. Durch die Abwägung der Bewertungskriterien aus den Fachbereichen "Raum & Umwelt" und "Verkehr & Technik" ist die Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante sichergestellt.

### **3 Voraussichtliche Auswirkungen auf die Schutzgüter des § 13 Abs. 1 Oö. Straßengesetz**

#### **3.1 Angaben zur Sicherheit der öffentlichen Straßen und zum Schutz der langfristigen Lebensgrundlagen**

Durch das Projekt Westspange Steyr können folgende Verbesserungen in Hinblick auf die Verkehrssicherheit sowie zum Schutz der langfristigen Lebensgrundlagen erzielt werden:

- Verbesserung der Lebensqualität für die Bewohner im innerstädtischen Bereich von Steyr, insbesondere im Hinblick auf die deutliche Verbesserung der Luft- bzw. Lärmsituation.
- Die bestehenden innerstädtischen überregionalen und regionalen Stadtstraßen werden entlastet.
- Gewährleistung eines flüssigen Verkehrsablaufes durch die neue Straßeninfrastruktur und somit deutliche Verbesserung gegenüber dem Ist-Bestand, welcher in den Spitzenstunden erhebliche Stauerscheinungen auf den Stadtstraßen von Steyr aufweist. Damit verbunden ergibt sich eine Verbesserung der Emissionen.
- Erhöhung der Verkehrssicherheit gegenüber dem IST – Bestand, da die bestehenden Stadtstraßen derzeit teilweise Unfall- und Gefahrenstellen darstellen.

#### Gewährleistung der Verkehrssicherheit auf der geplanten Umfahrung:

Die Trassierung der Westspange Steyr erfolgt unter Zugrundelegung der Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS) in der letztgültigen Fassung unter Einhaltung aller für die Verkehrssicherheit wesentlichen Rahmenbedingungen (insbesondere Mindeststradien, Sichtweiten, Schleppkurven, Leistungsfähigkeit von Anbindungen udgl.). Insbesondere ist auch hervorzuheben, dass mit Ausnahme der Knotenpunkte Anbindung B115, Mannlicher Straße, Niveaufreier Anschluss L 564 Wolferner Straße und Anbindung B122, eine insgesamt anbindungsfreie Umfahungstrasse geschaffen wird.

#### **3.2 Angaben zur möglichsten Schonung der Natur, des Landschaftsbildes sowie der Luft, des Bodens und des Wassers**

Die Trassenauswahl zur Westspange Steyr erfolgte nach dem Leitfaden für Planungsprozesse zur Trassenfestlegung bei Verkehrsprojekten durch die Bewertung der ausgearbeiteten Varianten.

Hierbei wurde die Eingriffserheblichkeit der jeweiligen Varianten bei dem Fachbereich Raum & Umwelt in den Fachgebieten (Naturschutz, Landschaftsbild, Forstwirtschaft, Grundwasser, Oberflächengewässer, Lärm, Luft, Boden) und der Zielerfüllungsgrad bei dem Fachbereich Verkehr & Technik erhoben (Details siehe Endbericht Trassenauswahlverfahren 2.12.2014).

Die Trassenauswahl erfolgte aufgrund der Methodik (Relevanzprüfung der Entscheidungskriterien – Ausscheiden schlechter Varianten und zum Schluss Auswahl der besten Variante).

### 3.2.1 Naturschutz

Aus naturschutzfachlicher Sicht sind die Schutzgüter Pflanzen, Tiere, Lebensraum und das Landschaftsbild getrennt zu bewerten, greifen aber selbstverständlich eng ineinander. Mögliche Minderungen des Eingriffs im Zuge der Projektumsetzung wurden ebenfalls entworfen.

#### PFLANZEN, TIERE, LEBENSRAUM

Land- und forstwirtschaftliche Intensivgebiete nehmen im Projektgebiet große Flächen ein. Die Sicherung von naturnahen Flächen wird einerseits durch Anpassungen der Trasse erzielt, andererseits berührt die Trasse eine sensible Forstfläche und mehrere hochwertige Flächen im Sinne des Naturschutzes.

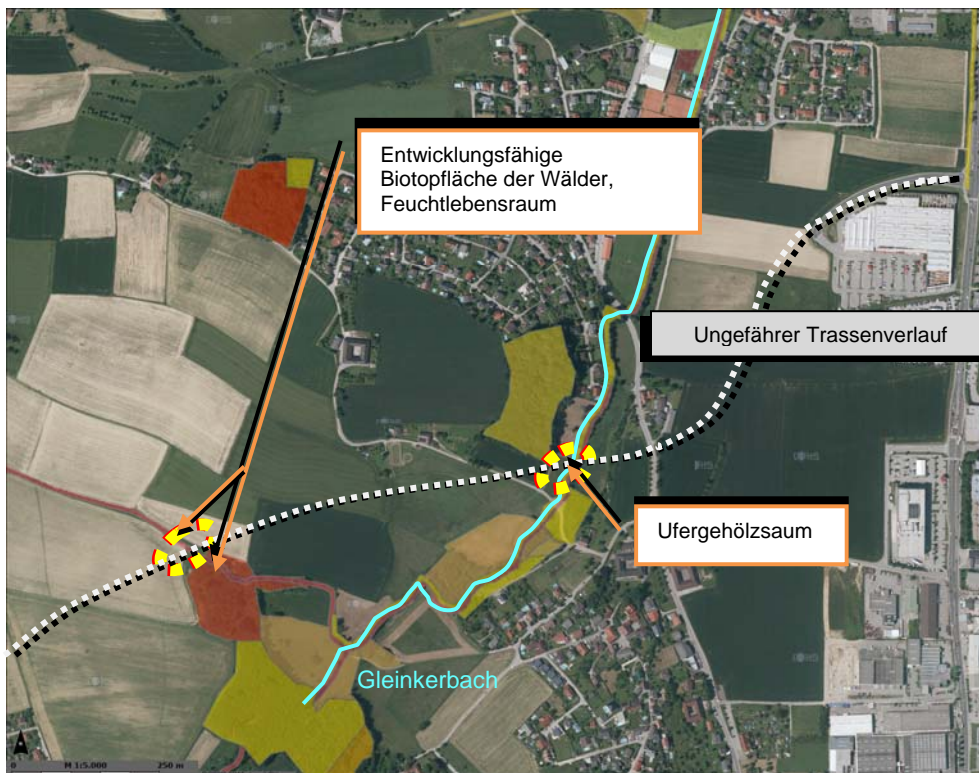


Bild 1 Trassenquerung des Gleinker(Dorninger)baches und eines Feuchtgrabenbereiches, vgl. dazu Bilder 7 -9

Die Flüsse Enns und Steyr samt Umländer sind wichtiges Überwinterungs- und Durchzugsgebiet für Wasservögel (Gänsesäger, Eisvogel, Blaukehlchen, u.v.m.).

Alle Bäche sind auch Biotopverbundsysteme. Je naturnäher sie sind, umso effizienter der Austausch im Verbund. Obwohl der Natürlichkeitsgrad der Bäche von den angrenzenden Nutzungen bestimmt wird, ist hier größtenteils ein typisches Arteninventar an Pflanzen und Tieren vorzufinden, das gestärkt und gefördert werden kann (siehe auch Abschnitt *LANDSCHAFTSBILD*).



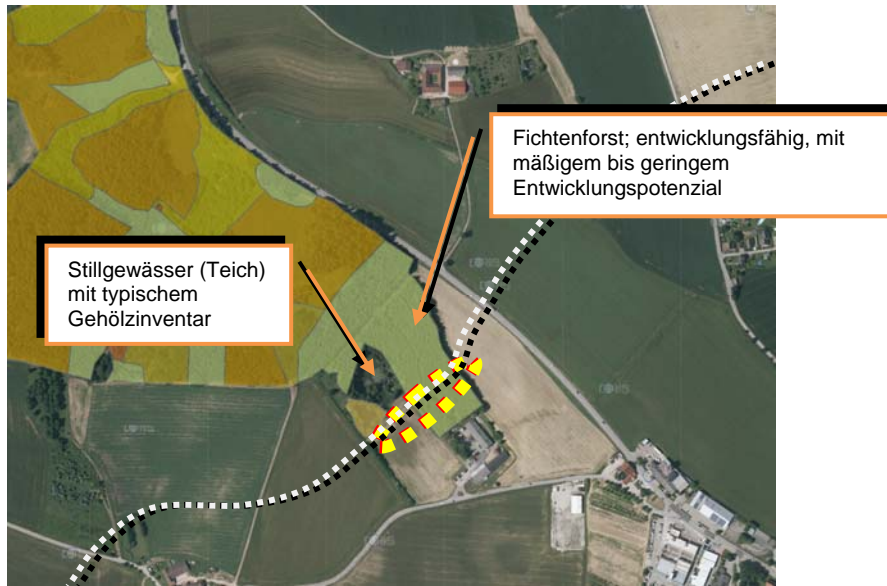


Bild 2 Querung eines Nadelwaldabschnittes, Teich mit typischem Gehölzbestand

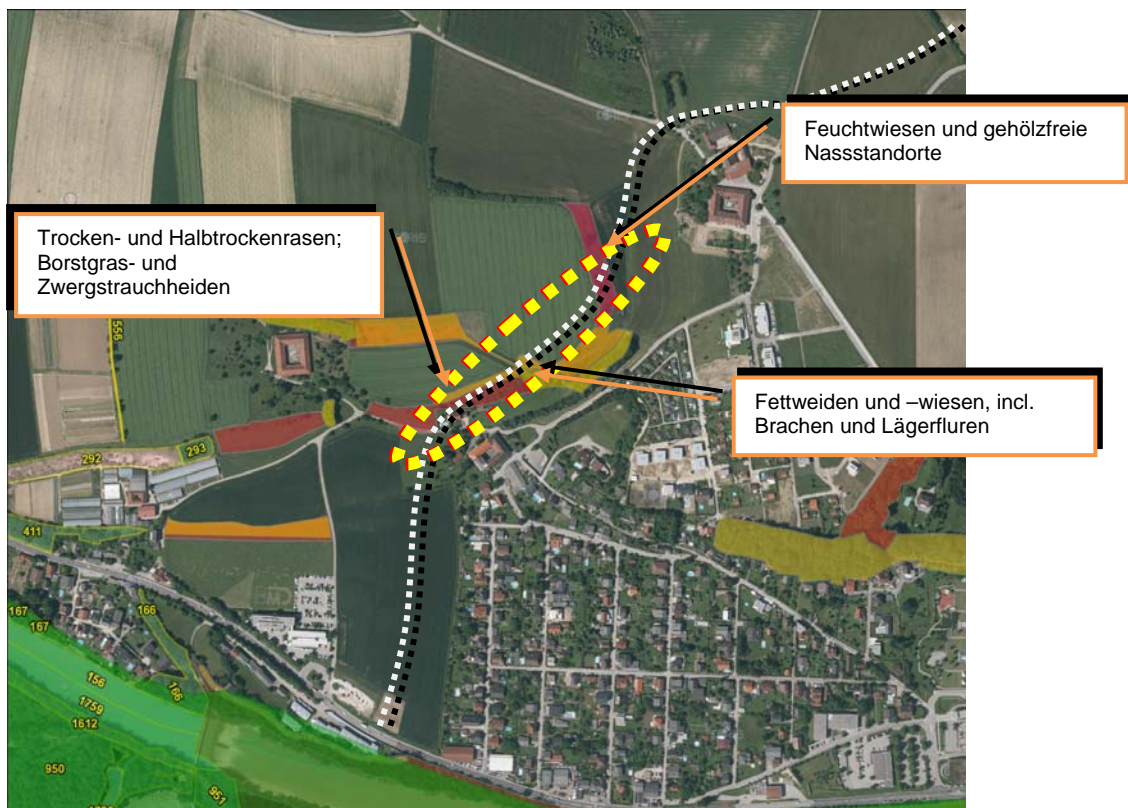


Bild 3 Biotope am südwestlichen Projektsende

### LANDSCHAFTSBILD

Die Trasse befindet sich zum Großteil im Süden der Raumeinheit Traun-Enns-Riedelland. Diese alte Kulturlandschaft ist von intensivem Ackerbau geprägt. Außerhalb der Täler der Fließgewässer dominiert eine meist ebene bis hügelige Agrarlandschaft mit eher kleineren Waldflächen (Schacher) und markanten Bauernhöfen. Oft sind hofnahe Streuobstflächen vorzufinden. Der Riedel (= flacher, oft breiter Geländerrücken) mit seinen begrenzenden Mulden und Tälern ist der sich ständig wiederholende Baustein dieser Landschaft.



Bild 4 Blick auf welliges Schlierhügelland und Ältere Deckenschotter

Über die Terrassenkanten (BILD 6) besteht eine enge Beziehung zur Tallandschaft der Enns. Im östlichen und westlichen Randbereich der Trasse liegt die Raumeinheit Unteres Enns- und Steyrtal, im Osten die Untereinheit „Landwirtschaftlich geprägte Hochflur“, im Westen die Untereinheit „Niederflur mit dörflichen Siedlungsgebieten“ (BILD 5).

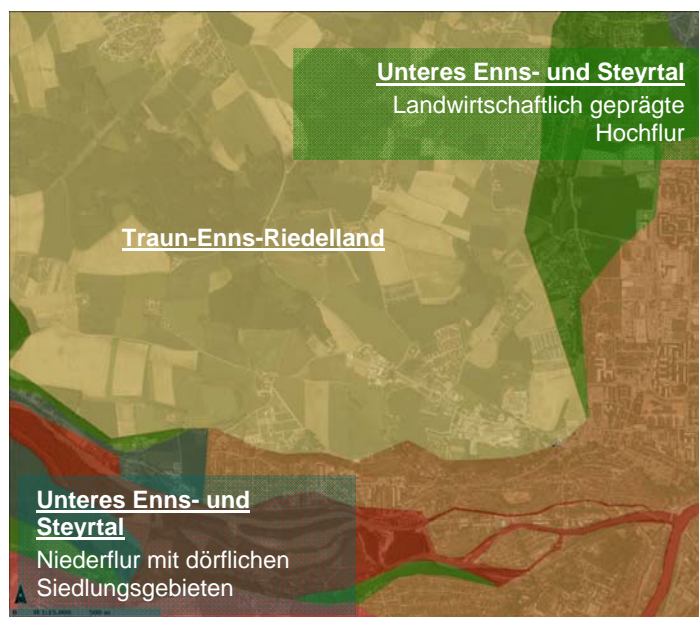


Bild 5  
**Raumeinheiten** und  
Untereinheiten

Landschaftsprägend sind hier kleinteilige Waldareale und die bachnahen Bereiche des in der Tiefenlinie gelegenen Gleinker(Dorninger)baches samt seinem Umland. Diese naturnahen Feuchtwaldgebiete mit Galeriewäldern sind Lebensraum seltener Vogelarten. In den südlichen Randbereichen der Raumeinheit Traun-Enns-Riedelland werden Greifvögel wie der Turmfalke (*Falco tinnuculus*), der Wespenbussard (*Pernis apivorus*) und vor allem Mäusebussard (*Buteo buteo*), aber auch Kornweihen (*Circus cyaneus*), Raubwürger (*Lanius excubitor*) und Silberreiher (*Ardea alba*) angeführt. In den Bachtälern wurden Vorkommen von Erdkröte (*Bufo bufo*), Gras- und Springfrosch (*Rana temporaria* und *Rana dalmatina*), gefunden. Im Frühjahr zeigt sich vor allem in Au- und Feuchtwäldern und in den Ufergehölzen farbenprächtiger Unterwuchs aus Frühlingsknotenblume (*Leucojum vernum*) und anderen Geophyten, sowie die Sumpfdotterblume (*Caltha palustris*), sporadisch tritt die Schwertlilie (*Iris spec.*) auf.

Als naturschutzfachliche „hot spots“ (Schwerpunktgebiete) werden Landschaftsteile wie naturnahe Stillgewässer (BILD 2), Bäche (Gleinker- oder Dorningerbach, BILD 1), feuchte Gräben, Feuchtwiesen (BILDER 1 und 2), Hochstaudenfluren an Gewässern, magere Trockenwiesen vor allem auf Böschungen (BILD 4), sonnenexponierte Waldsäume und Moore angeführt.

Wesentliche Leitstrukturen und Lebensräume für Tiere und Pflanzen sind die Terrassenkanten, vor allem die landschaftsgliedernden Übergänge der Hochterrassen, die sich im nordöstlichen und südwestlichen Projektgebiet finden (BILD 6).

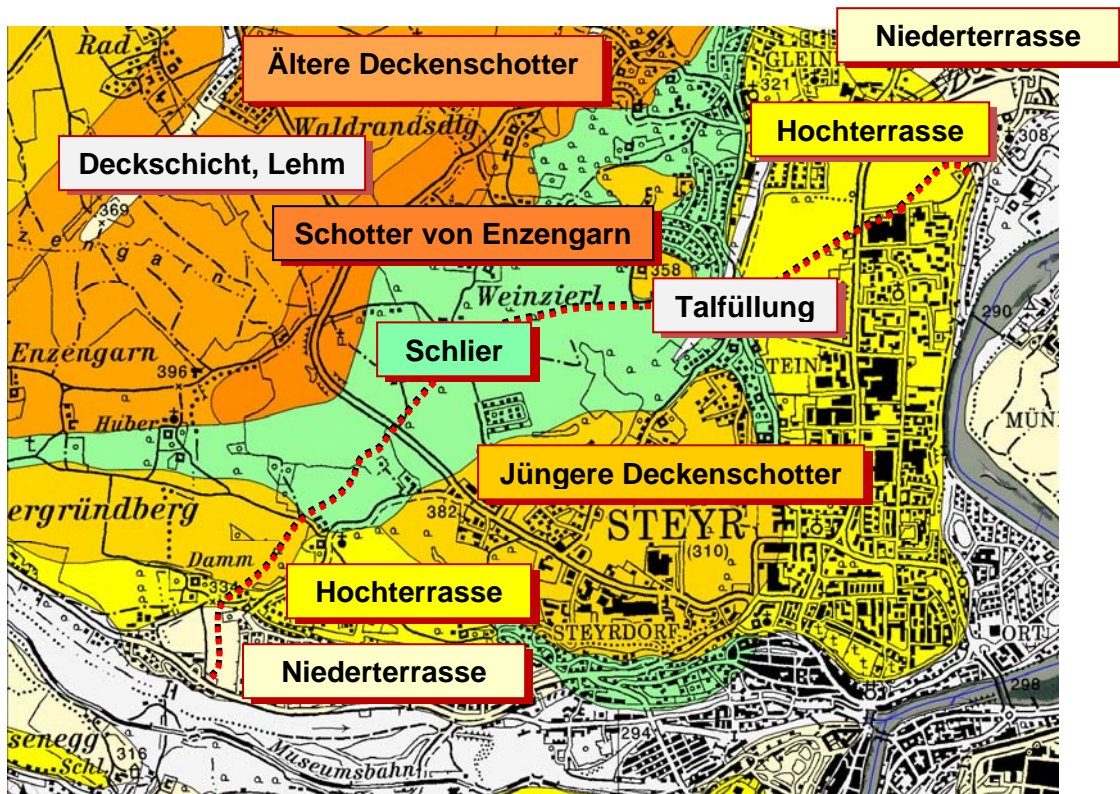


Bild 6 Geologische Einheiten im Projektgebiet

Das Landschaftsbild der Niederterrassen und der Jüngeren Deckenschotter ist gering reliefiert. Das Landschaftserlebnis wird durch bestockte Terrassenkanten.

Auf den Hoch- und Niederterrassen stocken naturschutzfachlich besonders wertvolle Rest- und Kleinstwaldbestände. Auf den Hochterrassen kommen dabei gemäß dem waldökologischen Leitbild Eschenwälder mit Eichenanteil (wasserundurchlässige Lößdecken) vor, auf den Niederterrassen Eichen-Hainbuchenwälder (Verband: *Carpinion betuli*) mit teils höherem Anteil an Esche (*Fraxinus excelsior*).

Halbtrockenrasen kommen vor allem auf waldfreien Landschaftsteilen der Hoch- und Niederterrassen an exponierten Böschungen vor und sind an Magerstandorten Verbreitungsgebiete der Kuh- oder Küchenschelle (*Pulsatilla vulgaris*).

In den Terrassenlandschaften sind vor allem entlang der Straßen schmale Streifen von deSalbei-Glatthaferweisen (*Salvio-Arrhenatheretum*) vorzufinden.

Häufig sind menschlich überprägte Vegetationsstrukturen wie Böschungen der Bahndämme, Fettweisen und Ruderalfluren (auf ungenutzten, brachliegenden Flächen angesiedelte, vielfältige Vegetation).

Im Umland von Gleink und Dornach finden sich kleinräumige Reste von überwiegend nährstoffreichen Feuchtwiesen - eine ehemals ausgedehnte Feuchtlandschaft über staunassen Lößböden der Hoch- und Niederterrassen.

### **Naturschutzfachliche Bewertung**

Das Projektsgelände wurde bei der naturschutzfachlichen Begutachtung im Zuge des Trassenauswahlverfahrens (siehe Endbericht vom 2.12.2014) - hinsichtlich Sensibilität und Eingriffserheblichkeit - in mehrere Teilabschnitte unterteilt.

### **Gesamtbeurteilung:**

Die Gesamterheblichkeit des vorliegenden Trassenkorridors wurde im Zuge des Trassenauswahlverfahrens mit „**hoch**“ bewertet.

MINDERUNG/AUSGLEICH DER EINGRIFFE, NATURSCHUTZ ,

Auf der Basis der naturschutzfachlichen Prioritätensetzung, wurde im Trassenauswahlverfahren, die Trasse mit der deutlich geringeren Eingriffserheblichkeit, ausgewählt (Ergebnis Optimierungsvariante „Spirk 2014“).

Durch Umlegen des Trassenbandes wurde die Zerstörung erhaltenswerter Biotopflächen weitestgehend vermieden. Dort, wo die künftige Straße aus naturschutzfachlicher Sicht seltene und damit schützenswerte Landschaftsteile berührt, werden Maßnahmen zur Eingriffsminderung vorgesehen.

### **Potenzial zur Entwicklung von Magerwiesen auf Straßenböschungen**

Statt Humusierung wird eher mageres Material auf die Einschnitts- und Dammböschungen der künftigen Straße aufgebracht.

### **Potenzial zur Entwicklung von Pufferzonen zur intensiven Agrarlandschaft**

Die meist intensiv bewirtschafteten Agrarflächen reichen bis an die Ränder der Ufergehölze. Im Zuge des Ausbaus der „Westspange Steyr“ können -dem Uferbewuchs vorgelagerte - Streifen aus ungedüngten Feuchtwiesen geschaffen werden. Linienförmige Strukturelemente neben den Ufergehölzen sind Hecken, die bei der Neuanlage der Straße durchaus gefördert werden können.

Potenzial zur Ausbildung naturnaher Fließgewässer

Bei der Querung des Gleinkerbaches (Dorningerbach) wird ein Durchlass in einem Damm errichtet. Dieser Durchlass wird so dimensioniert werden, dass der Bach sohloffen geführt wird, ausreichend Platz zur Gewährleistung der lateralen Konnektivität (Durchgängigkeit/Austausch von Wasser und Uferbereichen) besitzt und ungehinderten Kontakt zu seinem hyporheischen Interstitial (Porenraumsystem unter der fließenden Welle) hat. Das Gewässer wird ohne unpassierbare Schwellen oder Abriss der Wasserlamelle im Projektbereich angelegt, die Breiten- und Tiefenvarianzen dem gewässerökologischen Leitbild angepasst.

Potenzial zur Entwicklung strukturreicher, bestockter Feuchtgräben

Die Gewässer in der Tiefenlinie sind häufig geprägt von hohen Nährstoffeinträgen, Verbauungen und Verrohrungen. Die Öffnung von verbauten und verrohrten Bachabschnitten führt zu freiem Fließgewässer; Durchlässe können mit Substrat bedeckt, die Niederwasseranschlagslinie entsprechend dem Gewässerleitbild ausgeführt werden.

Potenzial zur Entwicklung eines flächigen Biotopverbundes

Durch Schließung von Lücken und Verbreiterungen der Bachufergehölz-Bestände kann die Wertigkeit des Biotopverbundes erhöht, die Entwicklung standortgerechter Arten gefördert werden.

Potenzial zur Förderung gehölzreicher Kleinstrukturen

Landwirtschaftlich überprägte und ausgeräumte Landschaften stellen potenzielle Standorte für Laubwaldbestände, Feldgehölze, Hecken- und Gebüschgruppen dar. Im Zuge der Neuanlage der Straße können solche Flächen gefördert werden.

Potenzial zur Förderung von Feuchtlebensräumen

Die Schaffung von größeren Feuchtflächen vor allem im Umland von Bächen und Gräben ist von großer Bedeutung.

### **3.2.2 Forstwirtschaft**

Der vorliegende Untersuchungsraum beinhaltet mehrere kleine Waldflächen und den Randbereich eines größeren Waldgebietes. Er liegt im Stadtgebiet von Steyr, das eine Waldausstattung von lediglich 10,39 % aufweist (Quelle: Waldentwicklungsplan).

Der Waldentwicklungsplan weist für die betroffenen Waldflächen die Wertziffer 122 auf, wodurch eine erhöhte Wohlfahrtswirkung aufgrund der geringen Waldausstattung und der Bedeutung für den Klimaausgleich dokumentiert ist. Darüber hinaus erfüllen die Waldflächen im Großraum Steyr eine erhöhte Erholungsfunktion.

Durch die Ausweisungen im Waldentwicklungsplan ist daher ein besonderes öffentliches Interesse an der Walderhaltung begründet und dokumentiert.

Bei Anwendung des Leitfadens für Planungsprozesse zur Trassenfestlegung bei Verkehrsprojekten für den Fachbereich Waldschutz resultiert aufgrund der geringen

Waldausstattung und der Ausweisungen im Waldentwicklungsplan jedenfalls eine hohe Sensibilität der betroffenen Waldflächen im Untersuchungsraum.

Im Zuge des Tassenauswahlverfahrens wurden die beiden betroffenen Waldflächen einer genaueren Beurteilung unterzogen:

Waldgebiet östlich des Siedlungssplitters Weinzierl:

Es handelt sich um ein sehr feuchtes Waldgebiet mit Gräben und Bächen mit einer sehr hohen Seltenheit der potenziellen natürlichen Waldgesellschaft (Schwarzerlen-Eschen-Standorte, Bergahorn-Eschenwald bzw. zum Teil Schwarzerlen-Bruchwald).

Der nördliche Bereich des Waldgebietes ist sehr naturnah bestockt.

Die **Sensibilität** des Waldgebietes östlich des Siedlungssplitters Weinzierl ist trotz der teilweise standortwidrigen Bestockung aufgrund des sehr hohen Standortpotenzials infolge der Seltenheit der natürlichen Waldgesellschaft „**sehr hoch**“.

Waldgebiet Enzengarn:

Das Waldgebiet Enzengarn wird im südlichen Bereich durchschnitten. Es stockt hier überwiegend ein standortfremdes Fichten-Stangenholz auf einem edellaubholzreichen Eichen-Hainbuchenstandort. Die **Sensibilität** ist aufgrund der geringen Waldausstattung und der hohen Seltenheit der natürlichen Waldgesellschaft „**hoch**“.

### **3.2.3 Luftgüte**

Allgemein kann festgestellt, dass keine Sanierungs- und/oder Belastungsgebiete gem. IG-L tangiert werden. Weiters kann ausgeführt werden, dass die dargestellte Variante auf Grund der gewählten Entfernungen zu bewohnten Gebieten und des zu erwartenden Verkehrsaufkommen keine Genehmigungsrisiken verursachen dürften.

Im Zuge der weiteren Straßendetailplanungen sind entsprechende lufttechnische Detailuntersuchungen durchzuführen.

### **3.2.4 Boden**

Der nordöstliche und südwestliche Bereich stellt sich mit hohen Sensibilitäten und der mittlere Bereich überwiegend mit mäßigen Sensibilitäten dar.

### **3.2.5 Auswirkungen auf das Wasser und Angaben zur möglichsten Schonung des Wassers (Oberflächengewässer, Grundwasser)**

**Oberflächengewässer:**

Aus gewässerökologischer Sicht sind die ersten 10 m außerhalb der Böschungsoberkante als Uferstreifen von besonderer Bedeutung. Jegliche Eingriffe parallel oder schräg zur Gewässerachse wären in diesem Bereich von sehr hoher Intensität.

Ca. in der Mitte des Verordnungskorridors entspringt der Gleinkerbach. Dieser ist laut ÖK auf den ersten rund 600 m intermittierend wasserführend. Aus Sicht des Hochwasserschutzes wären Querungen vom Gleinkerbach mit ausreichend dimensionierten Durchlässen bzw. Brücken (HQ 100 plus Freibord) auszugestalten.

Aus gewässerökologischer Sicht wäre im ständig wasserführenden Bereich des Gerinnes jedenfalls Gewässerverlegungen, Totalverluste von Gewässerabschnitten bzw. Eingriffe parallel oder schräg zur Gewässerachse in weniger als 10 m Abstand vom Gewässer eher kritisch zu sehen und einer Einzelfallbeurteilung zu unterziehen.

**Grundwasser:**

Im Verordnungskorridor befinden sich keine Trinkwasserschutzgebiete. Im nordwestlichen Teil befindet sich die geplante Randzone des Wasserschongebietes Steyr – Dietach sowie das mit LGBl.Nr. 40/1965 verordnete Wasserschongebiet Steyr.

Entsprechend dieser Verordnung bedürfen u. a.

- .
- .....die Errichtung und die Erweiterung von Bauten jeder Art sowie
- .....überhaupt Eingriffe in den Boden über 5 m Tiefe einer wasserrechtlichen Bewilligung.

Zukünftig ist allerdings geplant, dass das mit LGBl.Nr. 40/1965 verordnete Schongebiet überarbeitet und in eine Kern- und Randzone geteilt wird. Der ggst. Untersuchungsraum würde nach dieser Überarbeitung nur mehr die Randzone berühren.

Die Vereinbarkeit der Trasse mit grundwasserwirtschaftlichen Zielsetzungen in der zukünftigen Randzone des Wasserschongebietes Steyr wäre entsprechend der „Leitlinie Vorrang Grundwasser je nach Trassierung (z. B. Einschnitttiefe, ...) einer Einzelfallprüfung zu unterziehen. Jedenfalls ist der Untersuchungsraum in der Randzone des Wasserschongebiets entsprechend dem Leitfaden für Planungsprozesse zur Trassenfestlegung bei Verkehrsprojekten mit der Sensibilität „**hoch**“ zu beurteilen.

### **3.3 Art und Intensität möglicher Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den zu erwartenden Verkehr auf der Straße**

Für das Stadtgebiet von Steyr erfolgt durch die zu erwartende Verkehrsumlagerung auf die Westspange Steyr eine erhebliche Entlastungswirkung von dicht besiedelten Wohngebieten.

Bezüglich Lärmimmissionen wird davon ausgegangen, dass die Beeinträchtigung der Nachbarn aufgrund von Schallimmissionen, welche vom erwarteten Verkehr auf die Umlegung der B38 ausgehen, unter den Grenzwerten von 60 dB für den Tag-Abend-Nachtzeitraum (Lden) und 50 dB für den Nachtzeitraum (Lnight) liegen. Zur Einhaltung dieser Grenzwerte kommen aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen in Frage.

Jedenfalls ist gemäß der Zielsetzung des Projektes Westspange Steyr die Zahl jener Straßenanrainer im Stadtzentrum von Steyr, welche von Luftschadstoffimmissionen und Lärmimmissionen entlastet werden, wesentlich größer als jener, welche zusätzlich belastet werden.

### **3.4 Auswirkungen auf bestehende und geplante Anlagen des öffentlichen Verkehrs**

Insgesamt sind durch die Umfahrung der Westspange Steyr und die daraus resultierenden Entlastungswirkungen bzw. Verflüssigung des Verkehrs positive Auswirkungen auf bestehende und geplante Anlagen des öffentlichen Verkehrs gegenüber der Bestandssituation abzuleiten.

### **3.5 Auswirkungen auf Kunst- und Naturdenkmäler**

Es sind keine Kunst- bzw. Naturdenkmäler vom gegenständlichen Straßenprojekt betroffen.

### **3.6 Auswirkungen auf wertvolle Stadt- und Ortsbilder**

Die neue Trasse der Westspange Steyr verläuft großräumig nord-westlich vom Stadtkern von Steyr. Es ist mit keinen negativen Auswirkungen auf das Stadt- bzw. Ortsbild zu rechnen.

### **3.7 Angaben zur barrierefreien Gestaltung**

Die Westspange Steyr bewirkt eine deutliche Verkehrsentslastung im Stadtzentrum von Steyr und schafft damit die Voraussetzung für etwaige Verbesserungen der Fußgänger- und Radfahrerquerungsmöglichkeiten im Ortszentrum.

Sämtliche neu zu errichtenden Anlagen für Fußgänger und Radfahrer, Querungsstellen sowie Busbuchten werden barrierefrei gestaltet.