

Amt der Oö. Landesregierung
Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft
Abteilung Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht
4021 Linz • Kärntnerstraße 10-12

Geschäftszeichen:
AUWR-2016-446029/34-Si

Bearbeiter/-in: Mag. Ralph Silber
Tel: (+43 732) 77 20-12161
Fax: (+43 732) 77 20-21 34 09
E-Mail: auwr.post@ooe.gv.at

www.land-oberoesterreich.gv.at

Linz, 07.07.2017

Land Oberösterreich, Landesstraßenverwaltung;
B 122b Abzweigung Voralpenstraße;
Straßenbauvorhaben Baulos
„Westspange Steyr“;
– Einzelfallprüfung
– Feststellung gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000

Bescheid

Das Land Oberösterreich, Landesstraßenverwaltung, pA Amt der Oö. Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Straßenneubau und -erhaltung, Bahnhofplatz 1, 4021 Linz, hat mit Eingabe vom 16. Dezember 2016 bei der Oö. Landesregierung unter Anschluss von Unterlagen gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 die Feststellung beantragt, ob für das in den Antragsunterlagen näher beschriebene Straßenbauvorhaben im Gemeindegebiet der Stadt Steyr eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

Über diesen Antrag entscheidet die Oö. Landesregierung als Organ der Landesverwaltung und UVP-Behörde nach Durchführung eines Ermittlungsverfahrens mit nachstehender

I. Feststellung

Nach Durchführung einer Einzelfallprüfung ist für das geplante Landesstraßenbauvorhaben **B 122b Abzweigung Voralpenstraße, Baulos „Westspange Steyr“**, im Gemeindegebiet der Stadt Steyr nach Maßgabe der dem Verfahren zugrunde gelegenen Antragsunterlagen **keine Umweltverträglichkeitsprüfung** nach dem UVP-G 2000 durchzuführen.

Maßgebliche Antragsunterlagen:

- Technischer Bericht Straßenplanung, gebunden, Einlage Nr. 01.1.1, Stand vom 16.12.2016
- Technischer Bericht Wasserrecht, gebunden, Einlage Nr. 01.1.2, Stand vom 16.12.2016
- Übersichtslageplan, m 1:2.500, Einlage Nr. 01.2.1, Stand vom 16.12.2016
- Detaillageplan Abschnitt 1, m 1:1.000, Einlage Nr. 01.2.2a, Stand vom 16.12.2016
- Detaillageplan Abschnitt 2, m 1:1.000, Einlage Nr. 01.2.2b, Stand vom 16.12.2016
- Detaillageplan Abschnitt 3, m 1:1.000, Einlage Nr. 01.2.2c, Stand vom 16.12.2016
- Übersichtslageplan Einzugsflächen, m 1:5.000, Einlage Nr. 01.2.3, Stand vom 16.12.2016
- Flächenwidmungslageplan, m 1:2.500, Einlage Nr. 01.2.4, Stand vom 16.12.2016
- Detaillängenschnitt Haupttrasse B 122b Westspange Steyr, m 1:1.000/100, Einlage Nr. 01.3.1, Stand vom 16.12.2016
- Detaillängenschnitt B 115 Eisenstraße, m 1:1.000/100, Einlage Nr. 01.3.2, Stand vom 16.12.2016
- Detaillängenschnitt L 564 Wolfener Straße, m 1:1.000/100, Einlage Nr. 01.3.3, Stand vom 16.12.2016
- Detaillängenschnitt B 122 Voralpenstraße, m 1:1.000/100, Einlage Nr. 01.3.4, Stand vom 16.12.2016
- Regelquerschnitte, 14 Profile, gebunden, m 1:100, Einlage Nr. 01.4, Stand vom 16.12.2016
- Querschnitte Haupttrasse B 122b Westspange Steyr, 42 Profile, gebunden, m 1:100, Einlage Nr. 01.5.1, Stand vom 16.12.2016
- Querschnitte B 115 Eisenstraße, 9 Profile, gebunden, m 1:100, Einlage Nr. 01.5.2, Stand vom 16.12.2016
- Querschnitte L 564 Wolfener Straße, 4 Profile, gebunden, m 1:100, Einlage Nr. 01.5.3, Stand vom 16.12.2016
- Querschnitte B 122 Voralpenstraße, 5 Profile, gebunden, m 1:100, Einlage Nr. 01.5.4, Stand vom 16.12.2016
- Schalltechnischer Bericht, gebunden, Einlage Nr. 02.1, Stand vom 16.12.2016
- Schalltechnischer Messbericht, gebunden, Einlage Nr. 02.2, Stand vom 16.12.2016
- Lärmkarte status quo 2014, m 1:2.500, Einlage Nr. 02.3, Stand vom 16.12.2016
- Lärmkarte Nullvariante 2025, m 1:2.500, Einlage Nr. 02.4, Stand vom 16.12.2016
- Lärmkarte Planung mit geplanten Lärmschutzmaßnahmen, m 1:2.500, Einlage Nr. 02.5, Stand vom 16.12.2016
- Lufttechnische Untersuchung für Einzelfallprüfung, gebunden, Einlage Nr. 03, Stand vom 16.12.2016
- Verkehrliche Wirkungsanalyse Westspange Steyr 2014, der verkehrplus Prognose, Planung und Strategieberatung GmbH

Rechtsgrundlagen:

§ 3 Abs. 7 iVm § 3 Abs. 4 iVm Anhang 1 Spalte 3 Z 9 lit. g Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 in der Fassung BGBl. I Nr. 58/2017

Begründung:

1. Antragsinhalt

Mit Schreiben vom 16. Dezember 2016 hat das Land Oberösterreich als Landesstraßenverwaltung, vertreten durch die Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Straßenneubau und –erhaltung, unter Vorlage von Projektsunterlagen den Antrag gestellt, die

Oö. Landesregierung als UVP-Behörde möge feststellen, ob für das Vorhaben des Landes Oberösterreich, Landesstraßenverwaltung, nämlich die Errichtung des Bauloses „Westspange Steyr“ im Zuge der B 122b, Abzweigung Voralpenstraße im Gemeindegebiet der Stadt Steyr, eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Es wurde diesbezüglich auch um die Durchführung von UVP-Einzelfallprüfungen aufgrund des Anhanges 1 Z 9 lit. g sowie aufgrund des Anhanges 1 Z 9 lit. i UVP-G 2000 ersucht.

2. Vorhabensdarstellung

Das Land Oberösterreich als Landesstraßenverwaltung plant die Errichtung der „Westspange Steyr“ im Zuge der B 122b, Abzweigung Voralpenstraße. Diese soll zur Gänze im Stadtgebiet der Stadt Steyr verlaufen, das Trassenband ist mit LGBl. Nr. 121/2015 vom 31. August 2015 von der Oö. Landesregierung verordnet worden. Die Länge der Haupttrasse der Westspange Steyr beträgt 4,089 km. Das Vorhaben ist in die drei Abschnitte bzw. Querschnitte „Westspange Nord“, „Westspange Mitte“ sowie „Westspange Süd“ unterteilt.

Die geplante Umfahrungstrasse der „Westspange Steyr“ verläuft von der B 115 Eisenstraße, Zufahrt „Bauhaus“, in Richtung Wolferner Landesstraße (Tischlerei Wögerer) und von dort zur B 122 Voralpenstraße, Stadtgrenze Steyr/Sierning. Die Westspange Steyr bildet eine Verbindung zwischen der B 115 Eisenstraße im Norden der Stadt und der B 122 Voralpenstraße im Westen und soll zur Entlastung des Landes- und Gemeindestraßennetzes im Stadtgebiet von Steyr beitragen. In Verbindung mit der bestehenden Nordspange soll sich eine zweite leistungsfähige Ost-West-Verbindung nördlich des Stadtzentrums von Steyr ergeben. Das gegenständliche Baulos wird an drei Stellen mit den Landesstraßen „B“ und „L“ verbunden sein. Diese Knotenpunkte sind im Bereich der Sierningerstraße B 122/Kruglweg/Staffelmayerstraße im Westen, im Bereich der Wolferner Straße L 564/Dryhuberstraße im Nordwesten und im Bereich der Eisen Straße B 115/Infangstraße (dzt. Kreuzung „Bauhaus“) im Norden geplant.

Projektziele sind

- die Entlastung der B 115 Eisenstraße und der B 122 Voralpenstraße.
- die Entlastung des bestehenden untergeordneten (Gemeinde-)Straßennetzes. („Schleichwege“)
- die Verlagerung des Steyr großräumig umfahrenden Verkehrs auf die Westspange im Zusammenwirken mit der bestehenden Nordspange Steyr.
- die Verbesserung der Lebensqualität für die Bewohner im innerstädtischen Bereich von Steyr, insbesondere im Hinblick auf die deutliche Verbesserung der Luft- bzw. Lärmsituation.
- die 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 (B 115, B 122) von Steyr aufweist.
- die Erhöhung der Verkehrssicherheit gegenüber dem IST-Bestand, da die bestehenden Stadtstraßen derzeit teilweise Unfall- und Gefahrenstellen darstellen.

Als künftige prognostizierte Verkehrsbelastung durch Kraftfahrzeuge für das Jahr 2025 wurden für die **„jahresdurchschnittliche tägliche Gesamtverkehrsstärke an allen Werktagen von Montag bis Freitag“ (kurz: DTV_w)** angegeben:

Querschnitt	Belastung (DTV _w , 2025)
Westspange Nord	14.334 KFZ/Tag
Westspange Mitte	15.791 KFZ/Tag
Westspange Süd	12.825 KFZ/Tag

Hinsichtlich der **„durchschnittlichen täglichen Gesamtverkehrsstärke an sämtlichen Wochentagen im Jahreszeitbereich“ (kurz: JDTV)** für Kraftfahrzeuge wurden für das Jahr 2025 prognostiziert:

Querschnitt	Belastung (JDTV ₂₀₂₅)
Westspange Nord	12.708
Westspange Mitte	14.000
Westspange Süd	11.371

Das geplante Bauvorhaben durchquert im nordöstlichen Teil das mit Verordnung des Landeshauptmannes von Oberösterreich, LGBl. Nr. 40/1965, verordnete Grundwasserschongebiet zum Schutze der Wasserversorgungsanlage der Stadt Steyr. Trinkwasserschutzgebiete werden nicht berührt, ebenso nicht das im Bereich der Steyr befindliche Natura 2000-Gebiet „Unteres Steyr- und Ennstal“ (FFH-Gebiet, AT3137000).

Entlang der gesamten Trasse werden an einzelnen Tiefpunkten sieben Gewässerschutzanlagen situiert. Ziel ist es, die anfallenden Oberflächenwässer von den Verkehrsflächen aufzufangen und über Rohrsysteme in die einzelnen Gewässerschutzanlagen einzuleiten. Diese werden dicht ausgeführt, das erste Becken dient als Grobstofffang, der Überlauf aus diesem Becken erfolgt in ein Bodenkörperfilterbecken. Die vorgereinigte Oberflächenwässer werden an Vorfluter abgegeben. Weiters sind drei Regenrückhalteanlagen für Hangwässer geplant. In den Bereichen, in denen bestehende offene Gräben von der Straßenanlage gekreuzt werden, sind Durchlässe vorgesehen.

Fünf von der künftigen Straße betroffene Gebiete (im Projekt als „Siedlungsbereiche“ bezeichnet) sollen durch Lärmschutzmaßnahmen, dargestellt in den Projektteilen „Schalltechnischer Bericht“ und „Lärmkarte Planung mit geplanten Lärmschutzmaßnahmen“, geschützt werden:

- „Siedlungsbereich Gablonzer Straße (B 115)“, ca. 170 m westlich der B 115 und ca. 140 m nördlich der geplanten Trasse im Knotenbereich der B 115 Eisenstraße und B 122b Westspange Steyr (Bauhaus). Errichtung einer ca. 436 m langen aktiven Lärmschutzmaßnahme mit einer Schutzwirkung von ca. 5 dB_(A).
- „Siedlungsbereich Lehnerweg“, ca. 130 m nördlich der geplanten Trasse der B 122b im Bereich der Überführung Steinerstraße. Errichtung einer ca. 139 m langen aktiven Lärmschutzmaßnahme mit einer Schutzwirkung von ca. 3 dB_(A).
- „Siedlungsbereich Feldstraße“, ca. 100 bis 200 m südlich der geplanten Trasse der B 122b im Bereich der Überführung Steinerstraße. Errichtung einer ca. 438 m (im schalltechnischen Bericht unter 5.4.3 irrtümlich nur mit einer Länge von ca. 338 m angegeben) langen aktiven Lärmschutzmaßnahme mit einer Schutzwirkung von ca. 4 dB_(A).
- „Siedlungsbereich Glinsnerweg & Löwengutweg“, ca. 90 bis 160 m südlich der geplanten Trasse der B 122b im Bereich des Knotens mit der L 564 Wolfener Straße. Errichtung einer ca. 157 m langen aktiven Lärmschutzmaßnahme mit einer Schutzwirkung von ca. 3 dB_(A).
- „Siedlungsbereich Trollmannstraße (BMD)“, ca. 150 m östlich der geplanten Trasse der B 122b im Bereich des Knotens mit der B 122 Voralpen Straße. Errichtung einer ca. 503 m langen aktiven Lärmschutzmaßnahme mit einer Schutzwirkung von ca. 3 dB_(A).

3. Darstellung des Verfahrens

Der Antrag erfolgte mit Schreiben vom 16. Dezember 2016 unter Vorlage von Projektunterlagen. Die rechtliche Prüfung durch die Behörde hat ergeben, dass § 3 Abs. 4 iVm Anhang 1 Spalte 3 Z 9 lit. g UVP-G 2000 erfüllt und somit eine Einzelfallprüfung im Hinblick auf die Auswirkungen auf das mit Verordnung des Landeshauptmannes von Oberösterreich, LGBl. Nr. 40/1965, verordnete Grundwasserschongebiet zum Schutze der Wasserversorgungsanlage der Stadt Steyr, durchzuführen ist; diesbezüglich wurde ein Gutachten eines Amtssachverständigen für Hydrogeologie eingeholt. Weiters wurde die Plausibilität und Nachvollziehbarkeit der im Projekt prognostizierten Verkehrszahlen von einem Amtssachverständigen für Verkehrstechnik im Auftrag der Behörde geprüft.

Mit Schreiben vom 17. Jänner 2017, AUWR-2016-446029/5, wurde die Stadt Steyr (als Gemeindestraßenverwaltung) um Bekanntgabe allfälliger Straßenbauvorhaben der Stadt Steyr im

Nahebereich der Westspange Steyr, sowie gegebenenfalls um Bekanntgabe der Lage, Länge und prognostizierten Verkehrsbelastungen gebeten.

Die ursprünglich eingeleitete Einzelfallprüfung auf Grund des § 3 Abs. 4 iVm Anhang 1 Spalte 3 Z 9 lit. i UVP-G 2000 wurde nicht weitergeführt, da sich im Laufe des Verfahrens herausstellte, dass der Tatbestand des Anhanges 1 Spalte 3 Z 9 lit. i UVP-G 2000 nicht erfüllt ist. Ein diesbezüglich bereits ergangenes luftreinhalte-technisches Gutachten ist somit gegenstandslos, dem lärmtechnischen Amtssachverständigen wurde mitgeteilt, dass das von ihm zu erstellende Gutachten nicht erforderlich ist. Das Projekt wurde unter Anschluss der (relevanten) gutachtlichen Stellungnahmen der Amtssachverständigen im Wege des Parteiengehörs dem Land Oberösterreich, dem Oö. Umweltanwalt und der Stadt Steyr als Standortgemeinde bzw. im Wege der Anhörung den mitwirkenden Behörden und dem wasserwirtschaftlichen Planungsorgan zur Stellungnahme übermittelt.

4. Ergebnis Einzelfallprüfung

Da das Vorhaben in seinem nordöstlichen Teil das mit Verordnung des Landeshauptmannes von Oberösterreich, LGBl. Nr. 40/1965, verordnete Grundwasserschongebiet zum Schutze der Wasserversorgungsanlage der Stadt Steyr quert (also ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie C des Anhanges 2 zum UVP-G 2000), wurde der Amtssachverständige für Hydrogeologie (unter gleichzeitiger Bekanntgabe der rechtlichen Beurteilung des Antrags durch die Behörde) um Erstattung eines Gutachtens dahingehend ersucht, mit welchen Auswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser durch das beabsichtigte Straßenbauvorhaben zu rechnen ist, vor allem, ob mit wesentlichen Beeinträchtigungen gerechnet werden muss. Die fachliche Betrachtung sollte anhand der Kriterien des § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 erfolgen, maßgeblich ist die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet, allfällige durch das Projekt vorgesehene Schutzmaßnahmen für das Grundwasser sind für die Beurteilung relevant. Weiters wurde darauf hingewiesen, dass auch bestehende Wasserschutzgebiete, die von dem Vorhaben physisch berührt werden, zu berücksichtigen wären, wobei sich aber laut Projekt im Untersuchungsraum keine Trinkwasserschutzgebiete befinden.

Da das Vorhaben (lt. Projekt) auch die Randzone des geplanten Wasserschongebietes Steyr-Dietach quert, dieses aber noch nicht verordnet ist, wurde der Amtssachverständige darauf hingewiesen, dass dieses noch nicht verordnete Wasserschongebiet nicht zu berücksichtigen ist.

Da der Amtssachverständige den erteilten Auftrag offensichtlich missverstanden hat, hat die Behörde mit Schreiben vom 02. März 2017, AUWR-2016-446029/14, neuerlich einen Auftrag zur Abgabe einer gutachtlichen Stellungnahme erteilt und dem Amtssachverständigen zusätzlich zu den bereits erfolgten Ausführungen die Rechtslage dahingehend dargelegt, als bei einer Einzelfallprüfung die Projektwerberin der Behörde Unterlagen vorzulegen hat, die zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Umweltauswirkungen ausreichen (§ 3 Abs. 7 UVP-G 2000). Diese sollen eine Grobbeurteilung des Vorhabens durch die Behörde ermöglichen. Die Detailliertheit und Tiefe der Informationen, wie sie in einem allfälligen späteren Genehmigungsverfahren gefordert werden, ist nicht gefordert, es muss aber auch lediglich eine Einschätzung der Projektauswirkungen möglich sein (die Einzelfallprüfung ist keine „vorgezogene UVP“). Es handelt sich demnach nicht um eine abschließende Beurteilung der Umweltauswirkungen, sondern um eine Fokussierung auf voraussichtlich problematische Bereiche. Diese muss jedoch hinsichtlich der Betrachtung der allfällig beeinträchtigten Schutzgüter aussagekräftig sein.

Bezüglich fehlender Angaben zu bewilligungsfreien Brunnen und Quellen wurde weiters mitgeteilt, dass es keine Hinweise darauf gibt, dass von den Projektserstellern die Ermittlungen bezüglich bestehender genehmigter Wassernutzungen und diesbezüglich vorgeschriebener Wasserschutzgebiete nicht korrekt durchgeführt wurden, und somit die Aussage im Projekt, es seien keine Grundwasserschutzgebiete berührt, auch für bewilligungsfreie Brunnen gilt, bei denen ein Schutzgebiet festgelegt worden ist. Dies deshalb, da die durch Bescheid vorgeschriebenen und ausgestalteten Schutzgebiete derartiger bewilligungsfreier Brunnen/Quellen ebenfalls im

Wasserbuch bzw. WIS erfasst sein müssten. Der Amtssachverständige wurde aber gebeten, im Rahmen der Einzelfallprüfung bei seiner Beurteilung auch auf allfällige, ihm bekannte Grundwasserschutzzgebiete, die nicht im Projekt enthalten wären, und die von der geplanten Straße physisch berührt werden würden, einzugehen. Hinsichtlich der Einleitung von Straßenwässern (oder Hangwässern) in Vorfluter wurde er darauf hingewiesen, dass diese Einleitung für die Einzelfallprüfung nicht relevant (da Oberflächenwässer nicht vom Schutzzweck eines Grundwasserschutzzgebietes erfasst sind) ist, es sei denn, dass Straßenwässer in Vorfluter eingeleitet werden und diese eingeleiteten Wässer in weiterer Folge Auswirkungen auf das Grundwasser im Bereich des Grundwasserschutzzgebietes Steyr hätten.

Gutachtliche Stellungnahme des Amtssachverständigen für Hydrogeologie vom 20. März 2017, GTW-2016-446029/20:

„Sie teilen mit, dass mitgegenständlichem Antrag der Tatbestand des Anhang 1, Spalte 3, Z 9 lit. g UVP-G 2000 erfüllt ist, da die geplante Umfahrungsstraße B 122b „Westspange Steyr“ auch durch das Grundwasserschutzzgebiet Steyr verläuft. Beim Grundwasserschutzzgebiet Steyr handelt es sich um ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie C des Anhanges 2, UVP-G 2000 (Wasserschutz- und Schutzzgebiet gemäß §§ 34, 35 und 37 WRG). Deshalb ist gemäß § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 eine Einzelfallprüfung durchzuführen.

Es ist im vorliegenden Fall bei der Einzelfallprüfung nur auf das mit Verordnung des Landeshauptmannes von Oberösterreich, LGBl. Nr. 40/1965, verordnete Grundwasserschutzzgebiet zum Schutze der Wasserversorgungsanlage der Stadt Steyr abzustellen. Sonstige Wasserschutz- und Schutzzgebiete gemäß §§ 34, 35 und 37 WRG sind nach meinem Wissensstand, nach den Projektsangaben und gemäß WIS-DORIS nicht betroffen.

Aus fachlicher Sicht der Abteilung Grund- und Trinkwasserwirtschaft kann ausgesagt werden, dass im Bereich des Grundwasserschutzzgebietes Steyr durch Errichtung und Betrieb des geplanten Straßenbauvorhabens B 122b „Westspange Steyr“ nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen auf das Schutzzgut Grundwasser zu rechnen ist.“

Teil des Ermittlungsverfahrens war auch das Ersuchen vom 17. Jänner 2017 an die Stadt Steyr als Gemeindestraßenverwaltung um Bekanntgabe allfälliger Straßenbauvorhaben der Stadt Steyr im Nahebereich der Westspange Steyr, sowie gegebenenfalls um Bekanntgabe der Lage, Länge und prognostizierten Verkehrsbelastungen. Ziel dieses Ersuchens war zu klären, ob es Straßenbauvorhaben der Stadt Steyr gibt, hinsichtlich derer kumulative Effekte zu prüfen wären.

Die Stadt Steyr (als Gemeindestraßenverwaltung) hat mit Schreiben vom 23. Jänner 2017 zum Ersuchen der Behörde vom 17. Jänner 2017 mitgeteilt:

„In naher Zukunft sind von der Stadt Steyr keine Straßenbauvorhaben im Nahebereich der Westspange geplant. Die vorhandenen Straßen bzw. deren Umlegung/Änderung sind im Projekt Westspange enthalten.

Im Bereich Staffelmayerstraße von der Wolfenstraße südwärts kann es zu einem späteren Zeitpunkt sein, dass es zu Umlegungen der bestehenden Straße kommt, um eine bessere Grundstücksaufteilung des vorhandenen Betriebsbaugesbietes zu ermöglichen.“

Weiters wurde mit Schreiben vom 20. Jänner 2017 der verkehrstechnische Amtssachverständige mit der Erstellung einer gutachtlichen Stellungnahme beauftragt, ob die vorgelegten Verkehrszahlen (prognostizierter DTV für das Jahr 2025) für die B 122b „Westspange Steyr“ plausibel sind bzw. deren Erhebung nachvollziehbar ist. Der Auftrag hat sich auf die prognostizierten Verkehrszahlen aus dem Antragschreiben bezogen. Nachdem im Laufe des Verfahrens klar wurde, dass es sich bei den Verkehrszahlen aus dem Antragschreiben (und aus der „verkehrlichen Wirkungsanalyse Westspange Steyr 2014“) um diejenigen der DTV_w handelt, wurde der Auftrag auch auf die Werte der JDTV erweitert.

Gutachtliche Stellungnahme des Amtssachverständigen für Verkehrstechnik vom 10. März 2017, GVöV-320.060/1-2017:

1 Auftrag der Behörde

Von der UVP-Behörde erging mit Zl. AUWR-2016-446029/7-Si vom 20.01.2017 der Auftrag zu prüfen, ob die mit der verkehrlichen Wirkungsanalyse Westspange Steyr 2014 vorgelegten Verkehrszahlen (prognostizierter DTV für das Jahr 2025) für die B122b „Westspange Steyr“ **plausibel** sind bzw. deren Erhebung **nachvollziehbar** ist.

Als Begutachtungsgrundlage ist die zitierte verkehrliche Wirkungsanalyse heranzuziehen. Da die geplante „Westspange Steyr“ in dieser verkehrlichen Wirkungsanalyse in drei Teile aufgeteilt ist („Nord – Mitte – Süd“) wurde die Beurteilung des dabei prognostizierten Verkehrsaufkommens gefordert (Mitte 15.791 Kfz/24h, Nord 14.334 Kfz/24h, Süd 12.825 Kfz/24h). Der UVP-Behörde hatte ich bereits mitgeteilt, dass diese Werte den durchschnittlich täglichen **Werktags**-Verkehr darstellen.

Vom Behördenvertreter erging am 28.02.2017 der ergänzende mündliche Auftrag, auch die im Projekt prognostizierten durchschnittlich täglichen Gesamtverkehrsstärken an sämtlichen Wochentagen im Jahreszeitbereich (**JDTV**) zu begutachten.

2 Vorgelegte Begutachtungsgrundlagen

Als Begutachtungsgrundlage wurden mir von der Projektwerberin (Landesstraßenverwaltung, Abt. Straßenneubau- u. betrieb) bzw. der Projekterstellerin (verkehr-plus Prognose, Planung und Strategieberatung GmbH) folgende Unterlagen vorgelegt:

- [1] verkehrplus (2014): Verkehrliche Wirkungsanalyse Westspange Steyr, 2014
- [2] verkehrplus (2015): Verkehrstechnische Stellungnahme im Zuge des Planauflageverfahrens zur Westspange Steyr, 2015 (siehe Beilage 11)
- [3] verkehrplus (2010): Westspange Steyr, verkehrsplanerische und verkehrstechnische Grundsatzplanung, Endbericht März 2010
- [4] verkehrplus (2017): Matrix in Bezug auf die Verkehrszellen (142 Zeilen, 142 Spalten); Vergleich_2014_2025_Pkw_Lkw.xlsx

3 Angeforderte Ergänzungen

Nach Durchsicht der Projektunterlagen wurden von mir Ergänzungen angefordert, Fragen zum Verkehrsmodell 2014, 2025 formuliert und Datenmaterial aus der Oö. Verkehrszählendatenbank der Projekterstellerin übergeben – siehe auch Beilage 6:

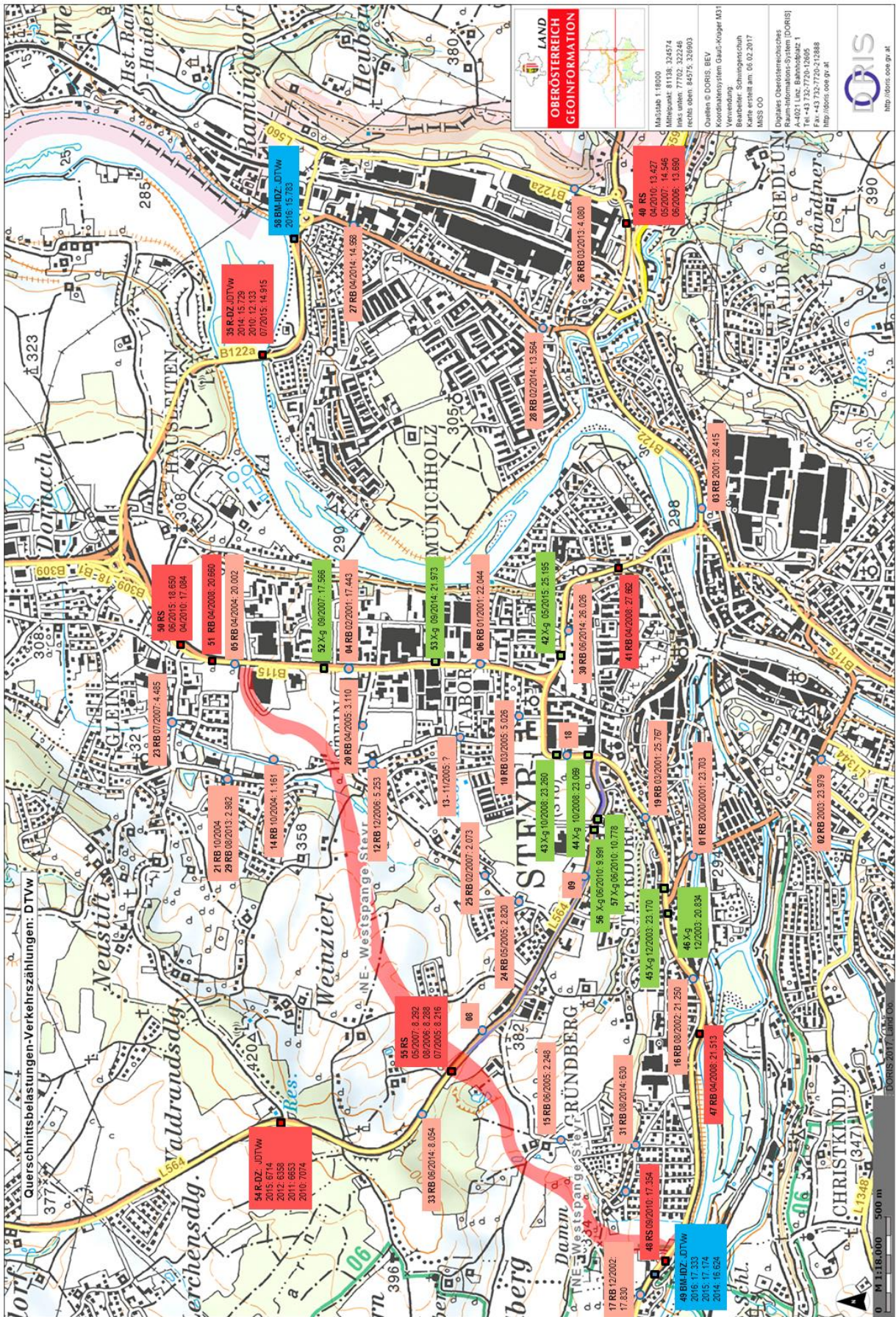


Abbildung 1: Zähldaten_Untersuchungsraum DTWw

3.1 Validität Verkehrsmodell – Ergänzung

Zur Beurteilung der Validität des Verkehrsmodells werden die Abweichungen der Modellwerte zu tatsächlich erhobenen Verkehrszahlen (Erhebungswerte) herangezogen. Eine Gegenüberstellung wurde bereits in [2] erstellt. Allerdings lagen dabei nicht für alle Querschnitte aktuelle Erhebungswerte vor. Die Werte des Verkehrsmodells sind mit aktuelleren Werten zu ergänzen, gegenüberzustellen und sollen im Anschluss dargestellt werden.

3.2 Nachvollziehbarkeit

Zur Darlegung der Nachvollziehbarkeit der Rechenergebnisse sollen große Belastungspläne mit lesbarem Verkehrsaufkommen für die Planfälle erstellt werden (A-2014, A-2025-0 und P-2025-0). Zur Verdeutlichung der Wirkungen der Westspange im Werktags-Verkehr (DTVw) sollen zusätzlich Verkehrsspinnen beigebracht werden.

3.3 Nachweis der Datengrundlagen zu Verkehrszählungen und deren Qualität

Insbesondere zur Datenqualität der Verkehrszählungen vom Mag. Steyr fehlen Angaben. Bei den Verkehrszählungsdaten der Landesstraßenverwaltung kann deren Qualität mit der Zählmethode abgeschätzt werden. Für Verkehrszählungen sollen nach einem Bezeichnungsschema die Datenqualität dargestellt werden.

3.4 Prognoseberechnung

Es soll eine ausführliche Beschreibung der Ansätze für die Prognosehochrechnung inkl. einer Beschreibung der Methode erfolgen.

3.5 Fragen zum Verkehrsmodell 2014, 2025

Es sollen folgende Fragen zum Verkehrsmodell 2014 und 2025 beantwortet werden:

- Sind die Datengrundlagen für die Verkehrsuntersuchung aktuell und ausreichend detailliert?
- Sind die Grundlagen für die Verkehrsprognose richtig gewählt?
- Sind die Prognoseberechnungen plausibel und nachvollziehbar?
- Sind die relevanten Straßenzüge bzw. mögliche Umlagerungseffekte ausreichend berücksichtigt?
- Sind die maßgeblichen verkehrlichen Zustände berücksichtigt, welche für die Auswirkungsanalysen bedeutend sind?

3.6 Berechnung des JDTV für die Querschnitte der Westspange

Für die drei Abschnitte der Westspange soll die Ermittlung der JDTV-Werte dargestellt werden.

4 Stellungnahmen und deren Begutachtung

Mit der Stellungnahme Verkehrszahlen, B122b Baulos „Westspange Steyr“, wurden von der Projekterstellerin verkehrplus die angeforderten ergänzenden Unterlagen beigebracht:

[5] verkehrplus (2017): Stellungnahme Verkehrsdaten, UVP-Feststellungsverfahren

[6] verkehrplus (2011): Verkehrsdatenermittlung als Grundlage zur Luftschadstoffberechnung und Verkehrslärberechnung

Die Ausführungen in [5] sind gutachterlich zu bestätigen, werden im Folgenden auszugsweise angeführt und mit gutachterlichen Ergänzungen versehen.

4.1 Validität Verkehrsmodell – Ergänzung

Zur Beurteilung der Validität des Verkehrsmodells werden die Abweichungen der Modellwerte zu erhobenen Verkehrszahlen (Erhebungswerte) herangezogen. Die Ergebnisse in [2]-Tabelle 1 wurden von mir mit Zähldaten aus der OÖ-Verkehrszählendatenbank ergänzt (siehe Beilage 1), in der folgenden Tabelle 1 Validität Verkehrsmodell zusammengefasst und an verkehrplus übermittelt.

Tabelle 1: Validität Verkehrsmodell – Gegenüberstellung Zähl- und Modellwerte – Hauptstraßennetz

Querschnitt	Verortung, Name	Zählwert Stadt Steyr	Zähljahr	Zähl- methode	Modellwert PF A-2014	Abweichung
1	Schwimmschulstraße 6	23.703	2000/2001	RB	22.756	-4%
2	Tomitzstraße 10	23.979	2003	RB	19.102	-20%
3	B122, Haratzmüllerstraße 76	28.415	2001	RB	28.161	-1%
4	B115, Ennser Straße 20	17.443	2001	RB	17.958	3%
5	B115, Ennser Straße 33	20.002	2004	RB	20.797	4%
6	B115, Ennser Straße 10	22.044	2000/2001	RB	20.223	-8%
7	L564, Wolferner Straße 46	9.889	2003/2004	RB	7.554	-24%
8	L564, Wolferner Straße 5	41.600	2004	RB	8.666	-25%
9	Taschried (nördlich)	5.026	2005	RB	5.317	6%
16	B122, Sieminger Straße Ost	21.250	2002	RB	16.639	-22%
17	B122, Sieminger Straße 141	16.258	2014	RB	16.859	4%
18	B122, Seifentruhe Ost	23.073	2000/2002	RB	21.117	-8%
19	B122, Seifentruhe 16 (West)	25.767	2001	RB	19.638	-24%
26	B122a, Gußwerkstraße	4.080	2013	RB	4.695	15%
27	Haager Straße 46	14.958	2014	RB	12.948	-13%
30	B122, Michael-Blümelhuber-Straße	26.026	2014	RB	26.200	1%
33	L564, Wolferner Straße West	8.054	2014	RB	7.554	-6%
35	B122a Nordspange	15.825	2014	RB	17.066	8%
Querschnitt	Verortung, Name	Zählwert Land OÖ	Zähljahr	Zähl- methode	Modellwert PF A-2014	Abweichung
40	B122 km 28,6+57, Seitenstettenstraße 34	13.427	2010	RS	14.769	10%
41	B122 km 31,0+0, Michael-Blümelhuber-Straße	27.662	2008	RB	25.974	-6%
42	B122 km 31,6+74, Michael-Blümelhuber-Straße	25.195	2015	X-g	25.974	3%
43	B122 km 32,2+76, Seifentruhe Ost (Tankstelle)	23.260	2008	X-g	21.117	-9%
44	B122 km 32,4+50, Seifentruhe Ost	23.069	2008	X-g	20.685	-10%
45	B122 km 33,21+129, Seifentruhe West	23.170	2003	X-g	18.882	-19%
46	B122 km 33,4+34, Seifentruhe West	20.834	2003	X-g	20.172	-3%
47	B122 km 34,2+0, Sieminger Straße Ost	21.513	2008	RB	17.838	-17%
48	B122 km 35,4+20, Sieminger Straße West	17.354	2010	RS	15.666	-10%
49	B122 km 35,4+81, Sieminger Straße West	16.624	2014	BM-IDZ	16.859	1%
50	B115 km 17,4+87, B115 Nord	18.650	2015	RS	20.607	10%
51	B115 km 17,8+0, B115 Gleink	20.660	2008	RB	20.797	1%
52	B115 km 18,21+144, B115 Mitte	17.566	2007	X-g	17.892	2%
53	B115 km 19,0+0, B115 Süd	21.973	2014	X-g	20.223	-8%
54	L564 km 24,6+25, Wolferner Straße West	6.714	2015	R-DZ	7.352	10%
55	L564 km 25,8+0, Wolferner Straße Ost	8.292	2007	RS	7.554	-9%
56	L564 27,2+111, Wolferner Straße Steyrdorf	9.991	2010	X-g	8.665	-13%
57	L564 km 27,2+167, Wolferner Straße Steyrdorf	10.778	2010	X-g	8.878	-18%
58	B122a km 2,2+92, Nordspange	15.783	2016	BM-IDZ	17.066	8%

In der folgenden Abbildung 2 ist die damit erstellte überarbeitete Übersicht zur Modellgenauigkeit dargestellt (siehe auch Beilage 2).

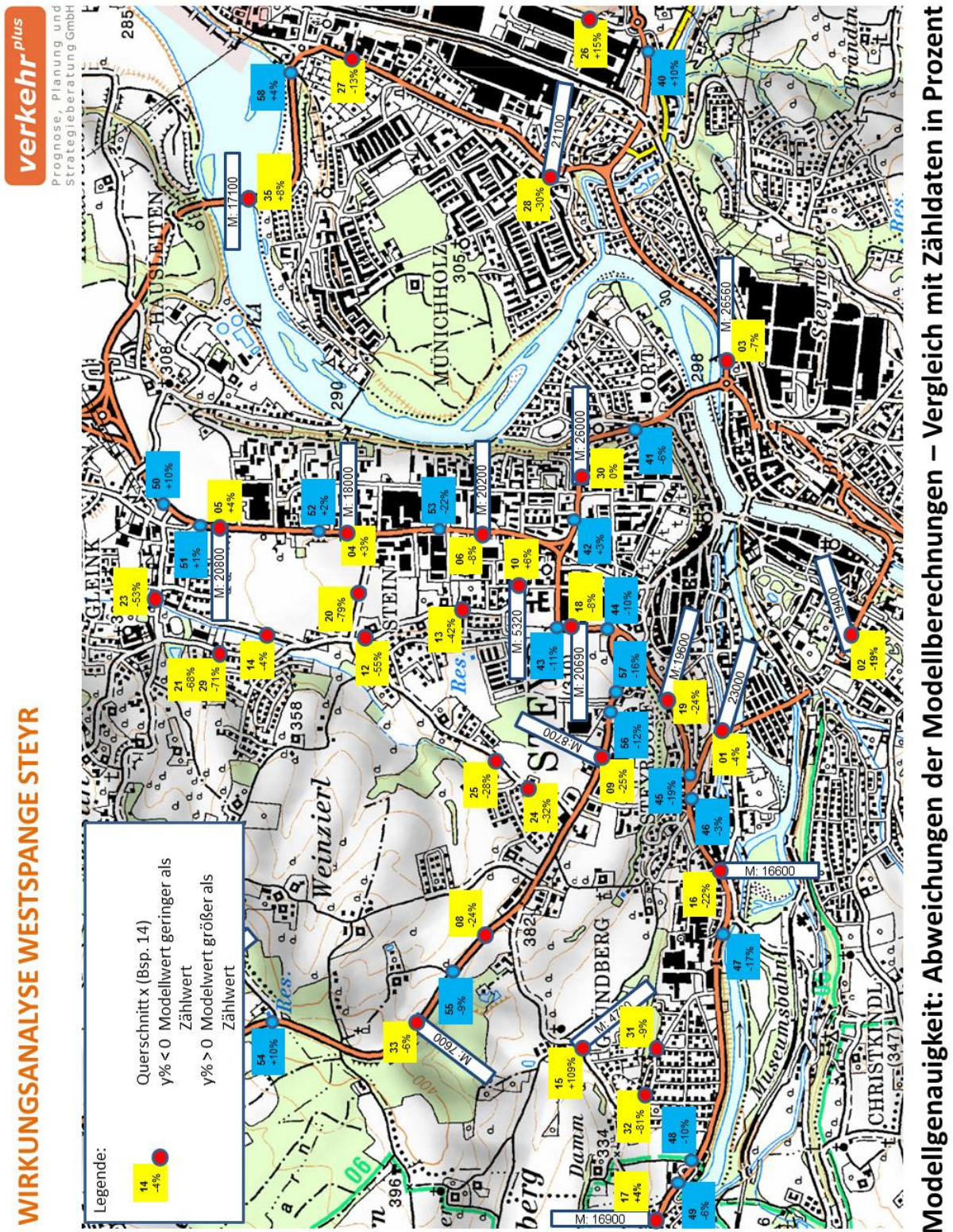


Abbildung 2: Modellgenauigkeit – Abweichung Modellberechnung von Zähldaten für PF A-2014 - Werktagsverkehr

4.2 Nachvollziehbarkeit

Zur Darlegung der Nachvollziehbarkeit der Rechenergebnisse sollen, ergänzend zu den Abbildungen 6 u. 8 in [1], wurden große Darstellungen der Belastungspläne mit lesbarem Verkehrsaufkommen für folgende Planfälle erstellt:

- Verkehrsbelastung A-2014 Analysefall – Werktag (DTVw) – Beilage 3
- Verkehrsbelastung A-2025-0 Prognose Nullfall – Werktag (DTVw) – Beilage 4 und
- Verkehrsbelastung P-2025-0 Prognose mit Westspange – Werktag (DTVw) – Beilage 5

Zur Verdeutlichung der Wirkungen der Westspange wurden, ergänzend zu den Abbildungen 10, 11 u. 12 in [1], zusätzliche vergrößerte Darstellungen der Verkehrsspinnen für den Prognoseplanfall P-2025-0 bei folgenden Querschnitten beigebracht:

- Spinne P-2025-0 Prognose mit Westspange – Werktag (DTVw) – Querschnitt Westspange Süd: zwischen B122 Sierninger Straße und L564 Wolfener Straße
- Spinne P-2025-0 Prognose mit Westspange – Werktag (DTVw) – Querschnitt Westspange Mitte: zwischen L564 Wolfener Straße u. Anschlussstelle Bauhaus
- Spinne P-2025-0 Prognose mit Westspange – Werktag (DTVw) – Querschnitt Westspange Nord: zwischen Anschlussstelle Bauhaus und B115 Ennser Straße

Die Verkehrsspinnen legen dar, woher der prognostizierte Verkehr der Westspange kommt bzw. wohin er fährt.

In [1] Abbildung 13 wurden die prognostizierten Belastungen und Entlastungen die als Wirkungsfolge der B122b Westspange und der Mannlicher Straße, aus der Differenzbildung zwischen dem Planfall P-2025-0 (mit Westspange) und Planfall A-2014-0 (Nullplanfall) entstehen, dargestellt.

Nach Prüfung dieser ergänzten Unterlagen ist die Nachvollziehbarkeit der Rechenergebnisse zu bestätigen.

4.3 Nachweis der Datengrundlagen zu den Verkehrszählungen und deren Qualität

Die Datenqualität der Verkehrszählungen, erstellt vom Mag. Steyr, erscheint unbedenklich. Bei den Verkehrszählungsdaten der Landesstraßenverwaltung kann deren Qualität mit der Zählmethode abgeschätzt werden. Die Datenqualität aus den Verkehrszählungen werden nach folgendem Bezeichnungsschema dargestellt bzw. abgeschätzt:

BM-IDZ... Bundesministerium Induktion-Dauerzählung (beste Ergebnisse)
R-DZ..... Radar-Dauerzählung (gute Ergebnisse)
RS..... Radar-Systemzählung
RB..... Radar-Bedarf-Normalzählung
X-g..... Bedarfs-Kreuzungszählung (Tastatur), gerader Kreuzungsast
Bei Angabe des „JDTVw“ sind es die gemittelten Monatswerte 01-12 (Jahreszählung).

Die Projekterstellerin, verkehrplus, hat Informationen zu den von der Stadt Steyr im Untersuchungsgebiet erstellten Verkehrszählungen erhalten, Kopien davon wurden mir übermittelt. Alle verwendeten Verkehrsdaten sind auf Basis von Radarzählungen entstanden, dazu wurden eigene Radargeräte angeschafft. Nähere Auskünfte dazu sind beim Magistrat der Stadt Steyr Abteilung Stadtplanung, Stadtentwicklung und Verkehrsplanung verfügbar.

Der Vergleich der Verkehrszählergebnisse der Landesstraßenverwaltung mit jenen vom Mag. Steyr zeigt am Hauptstraßennetz durchaus eine gute Übereinstimmung. Nicht mehr verwendbare Zählergebnisse, zB die an der L564, Wolfener Straße, vor der Inbetriebnahme der B309 im Jahr 2010, wurden ausgeschieden.

4.4 Prognoseberechnung

Bereits in [2], [3] u. [5] erfolgten ausführliche gute Beschreibungen der Ansätze für die Prognosehochrechnung inkl. einer Beschreibung der verwendeten Methoden. Das ist gutachtlich zu bestätigen, wird daher auszugsweise wiedergegeben und gutachtlich ergänzt.

4.4.1 Ansatz 1: Strukturdaten-basiertes Verkehrsmodell, Prognoseberechnung

Für die Prognose 2025 wurden Seitens des Landes Oberösterreich das Verkehrsmodell mit den dort implementierten Prognosewerten bereitgestellt.

In [3] erfolgt die Beschreibung dazu „... Die Bevölkerungsentwicklung wird indirekt über die allgemeine Verkehrsentwicklung aus dem vorliegenden Verkehrsmodell Oberösterreich übernommen. Die dort implementierte Verkehrsnachfrage basiert auf einem Nachfragemodell (Strukturdaten-basiertes Modell mit Bevölkerungsentwicklung, Alters-, Berufsgruppen und den daraus gebildeten „verhaltenshomogenen“ Gruppen). Die Berechnung der Verteilung des Verkehrs erfolgt auf Basis von Strukturdaten bzw. Nutzungsverteilungen.

Nutzungsentwicklungen werden exemplarisch an den (bekannten) geplanten Nutzungen (in Größe und Lage) und der Annahme von möglichen zukünftigen Nutzungen in Form von Szenarien berücksichtigt. Für alle derzeit bestehenden Nutzungen wird für die Prognose im Grundsatz an der Verteilung dieser Nutzungen festgehalten. ...“

Daraus resultiert je nach Verkehrszelle ein unterschiedlicher Steigerungsfaktor, wie in [4] dargestellt. Zellen mit starken Veränderungen der Nutzung, zB durch die Errichtung eines neuen Einkaufszentrums, weisen einen sehr hohen Steigerungsfaktor gegenüber dem Ausgangsplanfall auf. Im Zug der Verkehrsmodellberechnung erfolgte dann eine Umlegung des Verkehrs je Zelle auf das Straßennetz, es werden die möglichen Routen für den Verkehr zwischen zwei Zellen ermittelt. Für die ermittelten Routen erfolgt dann eine Berechnung, zB der Fahrzeit bzw. der Widerstände, auf einer Route. Der Verkehr wird entsprechend des Verhältnisses dieser Widerstände auf die einzelnen Routen aufgeteilt. Die Verkehrsbelastung eines Streckenabschnitts (Querschnittswert) ergibt sich nun durch die Aufsummierung aller Routenbelastungen die über diesen Streckenabschnitt verlaufen. Dh der Querschnittswert ergibt sich als Rechenwert einer komplexen Berechnung. Dem gegenüber stehen stark vereinfachte Verfahren mit einer einfachen Hochrechnung des Querschnittswerts mit einem Faktor (siehe auch 4.4.3 Ansatz 3).

Die Zellen haben im Gegensatz zur Realität, wo über jede Hauszufahrt Kfz-Verkehr in das Straßennetz ein- oder abfließt nur eine beschränkte Anzahl von sogenannten Einfüllpunkten. In der Regel sind das ein bis drei je Verkehrszelle. Diese Einfüllpunkte sind am Zellkern angeschlossen, der den gesamten Verkehr einer Zelle umfasst. Unstetigkeiten (dh „plötzliche“ Zu- oder Abnahme) der Querschnittsbelastung auf einem Straßenzug kommen daher im Modell vor, in der Realität nimmt der Verkehr relativ stetig zu- oder ab (je nach Randnutzung).

4.4.2 Ansatz 2: Ableitung aus Verkehrserhebungen

Das Land Oberösterreich führt ca. alle 10 Jahre Verkehrserhebungen durch. Bisher gab es Erhebungen 1992, 2001 und 2012. Dabei handelt es sich um schriftliche Befragungen des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung. Die Auswertungen der Befragungsergebnisse liegen für das gesamte Bundesland, aber auch für Bezirke und Städte vor (siehe Beilagen 7, 8, 9). Eine durchschnittliche Steigerung des Verkehrsaufkommens kann nun aus den Ergebnissen dieser Mobilitätsbefragung abgeleitet werden, indem die Anzahl der Kfz-Wege eines bestimmten Raumes zwischen 2001 und 2012 ermittelt werden.

Tabelle 2: Ableitung der jährlichen Steigerung des Verkehrsaufkommens aus den Verkehrserhebungen Oberösterreich 1992, 2001 und 2012

Anzahl der Wege der Wohnbevölkerung mit dem KFZ je Werktag			
Jahr	Steyr Stadt	Bezirk Steyr Land	Bundesland Oberösterreich
1992	55.502	69.317	1.686.466
2001	52.794	82.408	1.924.015
2012	61.991	106.744	2.428.103
Vergleich 1992 zu 2001			
	Steyr Stadt	Bezirk Steyr Land	Bundesland Oberösterreich
2001 zu 1992	95,1%	118,9%	114,1%
Gesamtzuwachs		+11,9%	+14,1%
jährliche durchschnittliche Steigerung		1,05%	1,2%
Vergleich 1992 zu 2012			
	Steyr Stadt	Bezirk Steyr Land	Bundesland Oberösterreich
2012 zu 1992	111,7%	154,0%	144,0%
Gesamtzuwachs		+32,8%	+44,0%
jährliche durchschnittliche Steigerung		1,40%	1,85%
Vergleich 2001 zu 2012			
	Steyr Stadt	Bezirk Steyr Land	Bundesland Oberösterreich
2012 zu 2001	117,4%	129,5%	126,2%
Gesamtzuwachs		+24,7%	+26,2%
jährliche durchschnittliche Steigerung		2,03%	2,13%

Natürlich können die Steigerungen der Kfz-Wege nicht eins zu eins auf Änderungen im Kfz-Verkehrsaufkommen auf den Straßen übertragen werden. In der Regel wächst der Verkehr auf Nebenstraßen mehr als auf den ohnehin schon belasteten Haupttrouten.

4.4.3 Ansatz 3: Ableitung der Steigerungsfaktoren auf Basis von Querschnittswerten über Jahreswertvergleiche

Die Ableitung der Steigerung des Verkehrsaufkommens auf Basis eines Zeitreihenvergleichs von Querschnittswerten einer Messstelle stellt ebenfalls eine Möglichkeit dar, das Verkehrsaufkommen eines Gebiets zu beschreiben. Allerdings können hier insbesondere Zielwahländerungen auf Grund neuer Ziele oder wegfallender Ziele und Routenwahl-änderungen auf Grund neuer Straßen bzw. Straßensperren / Umleitungen nicht einfach erkennbare „Verwerfungen“ in den Steigerungsfaktoren bewirken. Im Großraum Steyr wurden folgende vier Zählstellen (Quelle: Land OÖ, DORIS, 2017) ausgewertet:

- B122a Voralpenstraße – Abzw. Steyr km 1.4 + 70 m
- L564 Wolferner Straße km 24.6 + 25 m
- B122 Voralpenstraße km 35.4 + 81 m
- B115 Eisenstraße km 22.8 + 100 m

Tabelle 3: Ableitung der jährlichen Steigerung des Verkehrsaufkommens aus Jahresvergleichen

B122a Voralpenstraße – Abzw. Steyr km 1.4 + 70 m			
Jahr	DTVw bzw. JDTVw	Vergleich zum Vorjahreswert	Delta
2005 [ohne Jan]	11.477		
2006 [ohne Jan, Mai, Jun, Jul, Aug, Sep]	11.179	97,4%	-2,6%
2007	12.110	108,3%	8,3%
2008	12.469	103,0%	3,0%
2009 [ohne Apr]	12.314	98,8%	-1,2%
2010	12.133	98,5%	-1,5%
2011	13.722	113,1%	13,1%
2012 [ohne Nov, Dez]	13.795	100,5%	0,5%
2013 [ohne Jan, Feb, Mär, Mai]	17.468	126,6%	26,6%
2014	15.729	90,0%	-10,0%
2015 [ohne Sep, Okt]	14.566	92,6%	-7,4%
2016 [nur 1. Quartal] BM-IDZ Nr. 58	15.783	108,4%	8,4%
Durchschnittliche jährliche Steigerung			3,4%

Aus technischen Gründen wurde die Zählstelle Nr. 35 (B122a, Brückenbereich) zur Zählstelle Nr. 58 (B122a vor dem Kreisverkehr) verlegt. An der Zählstelle Nr. 35 sind im Jahr 2016 nur die Zählergebnisse für das 1. Quartal vorhanden. Im ersten Winterquartal liegen die Zählergebnisse erfahrungsgemäß unter dem Jahresdurchschnitt, daher wird der in [5] angegebene Wert 14.660 mit dem Zählergebnis der BM-IDZ Nr. 58, $JDTV_{w,2016} = 15.783$ berichtigt.

Tabelle 4: Ableitung der jährlichen Steigerung des Verkehrsaufkommens aus Jahresvergleichen

L564 Wolfemer Straße km 24.6 + 25 m			
Jahr	DTVw bzw. JDTVw	Vergleich zum Vorjahreswert	Delta
2005 [ohne Feb, Sep, Dez]	7.808		
2006 [nur Feb, Mär]	7.744	99,2%	-0,8%
2007 [ohne Jan]	7.860	101,5%	1,5%
2008	7.572	96,3%	-3,7%
2009	7.580	100,1%	0,1%
2010	7.074	93,3%	-6,7%
2011	6.653	94,0%	-6,0%
2012	6.358	95,6%	-4,4%
2013 [ohne Mär, Apr, Mai, Aug, Sep]	6.214	97,7%	-2,3%
2014 [ohne Sep, Okt]	6.469	104,1%	4,1%
2015	6.714	103,8%	3,8%
2016	6.767	100,8%	0,8%
Durchschnittliche jährliche Steigerung			-1,2%

Tabelle 5: Ableitung der jährlichen Steigerung des Verkehrsaufkommens aus Jahresvergleichen

B122 Voralpenstraße km 35.4 + 81 m			
Jahr	JDTVw	Vergleich zum Vorjahreswert	Delta
2014	16.624		
2015	17.174	103,3%	3,3%
2016	17.333	100,9%	0,9%
Durchschnittliche jährliche Steigerung			2,1%

Tabelle 6: Ableitung der jährlichen Steigerung des Verkehrsaufkommens aus Jahresvergleichen

B115 Eisenstraße km 22.8 + 100 m			
Jahr	JDTVw	Vergleich zum Vorjahreswert	Delta
2014	10.026		
2015	10.104	100,8%	0,7%
2016	10.290	101,8%	1,8%
Durchschnittliche jährliche Steigerung			1,3%

Ermittlung mit zwei Zählstellen

Tabelle 7: Ableitung der jährlichen Steigerung des Verkehrsaufkommens aus Jahresvergleichen

B122a Voralpenstraße – Abzw. Steyr km 1.4 + 70 m UND L564 Wolfener Straße km 24.6 + 25 m			
Jahr	DTVw	Vergleich zum Vorjahreswert	Delta
2005	19.285		
2006	18.923	98,1%	-1,9%
2007	19.970	105,5%	5,5%
2008	20.041	100,4%	0,4%
2009	19.894	99,3%	-0,7%
2010	19.207	96,5%	-3,5%
2011	20.375	106,1%	6,1%
2012	20.153	98,9%	-1,1%
2013	23.682	117,5%	17,5%
2014	22.198	93,7%	-6,3%
2015	21.280	95,9%	-4,1%
2016	22.550	106,0%	6,0%
Durchschnittliche jährliche Steigerung			1,6% %

Ermittlung mit vier Zählstellen

Tabelle 8: Ableitung der jährlichen Steigerung des Verkehrsaufkommens aus Jahresvergleichen

ALLE			
Jahr	DTVw	Vergleich zum Vorjahreswert	Delta
2014	48.848		
2015	48.558	99,4%	-0,6%
2016	50.173	103,3%	3,3%
Durchschnittliche jährliche Steigerung			1,4%

Die durchschnittliche Steigerung auf den vier betrachteten Straßenmessstellen im übergeordneten Straßennetz über die letzten drei Jahre liegt im Größenordnungsbereich der Steigerungen beim Kfz-Wegeanzahlvergleich (siehe 4.4.2 Ansatz 2).

4.4.4 Steigerungsfaktoren in der Verkehrszellen – Matrix

Die Verkehrsprognose in [1] basiert auf dem Verkehrsmodell- Oberösterreich aus dem sowohl der damalige Prognosefall (2014) 2015 als auch der Prognosefall 2025 der Projekterstellerin übermittelt wurde. Sie hatte also nicht selbst die Verkehrssteigerungen implementiert, sondern aus dem Verkehrsmodell- Oberösterreich übernommen. Zusätzlich wurden bei dem in [3] verwendeten Verkehrsmodell die damalige Verteilung von Nutzungen, geplante Nutzungsänderungen (Bauhausübersiedelung, Trollmannkaserne) berücksichtigt. Die dortige Modellbeschreibung stimmt auch für das aktuell in [1] verwendete Modell.

Zur Darstellung der im aktuellen Verkehrsmodell [1] vorhandenen Größenordnung der Verkehrssteigerungen hat die Projekterstellerin eine Matrix (142 Zeilen, 142 Spalten) in Bezug auf die Verkehrszellen übermittelt. Ein Großteil der Zellen weist ein Verhältnis (2014) 2015 zu 2025 von 1,15 bis 1,21 auf. Das kommt einer jährlichen Steigerung von 1,5% sehr nahe und passt das im Vergleich zu der in 4.4.3 ermittelten jährlichen Steigerung von 1,4% (annähernd linear, aus den vier Zählstellen), gut zusammen.

4.5 Fragen zum Verkehrsmodell 2014, 2025

Die zum Verkehrsmodell 2014 und 2025 gestellten Fragen sind wie folgend zu beantworten:

- Sind die Datengrundlagen für die Verkehrsuntersuchung aktuell und ausreichend detailliert?

Für die Erstellung eines Verkehrsmodells sind eine Vielzahl von Daten erforderlich (Messungen und Erhebungen, eine Vielzahl von Strukturdaten), die meist nicht für ein und denselben Zeitpunkt vorliegen. Ideal wäre es, alle zur gleichen Zeit auf gleichem Level zu ermitteln. Meistens ist das nicht möglich, es sprengt dies auch die Budgets der Auftraggeber. Das vorliegende und verwendete ist unter diesem Aspekt als ausreichend aktuell anzusehen. Maßgebende große Entwicklungen, wie zB neue Einkaufszentren und neue Straßen-verbindungen, wurden im Modell berücksichtigt.

Die Detaillierung hinsichtlich Zellenanzahl (Matrix) und Abbildung des Straßennetzes entspricht dem Stand der Technik.

- Sind die Grundlagen für die Verkehrsprognose richtig gewählt?
Der Ansatz auf Basis von Strukturdaten und deren Entwicklung zu einer Prognose ist Stand der Technik. Die zusätzliche Berücksichtigung von bekannten besonderen Entwicklungen wird ebenfalls Rechnung getragen. Damit ist die Grundlage für die Prognose richtig gewählt.

- Sind die Prognoseberechnungen plausibel und nachvollziehbar?

Da das Verkehrsmodell auf den Entwicklungen der Strukturdaten abstellt und es sich um ein mathematisches Modell handelt, das Verkehrsverhalten nachbildet (Zielwahlverhalten, Routenwahlverhalten), sind die darauf basierenden Prognoseberechnungen plausibel. Die Entwicklungsansätze und abgebildete Entwicklungen stimmen im Wesentlichen mit empirisch ermittelbaren Entwicklungsfaktoren überein. Mit Hilfe von vertieften Auswertungen (zB Spinnendarstellungen) ist auch die verkehrliche Wirksamkeit der Verkehrsverteilung nachvollziehbar.

- Sind die relevanten Straßenzüge bzw. mögliche Umlagerungseffekte ausreichend berücksichtigt?

Das Modell ist eine mathematische Beschreibung der Wirklichkeit. Im Planungsgebiet sind für Steyr mit seinem Umland alle Straßenzüge abgebildet – Gemeindestraßen, Landesstraßen B und L – alle zukünftigen Straßenzüge sind berücksichtigt.

- Sind die maßgeblichen verkehrlichen Zustände berücksichtigt, welche für die Auswirkungsanalysen bedeutend sind?

Im Modell sind soweit es die Detailliertheit zulässt alle Verkehrserreger implementiert, demgemäß auch die maßgeblichen (werktaglichen) Zustände abgebildet.

4.6 Ermittlung des JDTV für die Querschnitte der Westspange

4.6.1 Berechnung des JDTV durch die Projekterstellerin

Die Belastungsdaten des Verkehrsmodells Steyr beziehen sich auf einen durchschnittlichen Werktag. Somit müssen die Belastungsdaten auf einen jährlichen durchschnittlichen Tagesverkehr Montag bis Sonntag (JDTV) umgerechnet werden. Für das Jahr 2025 ergibt sich ein Umrechnungsfaktor von 0,8866 für die IV-Streckenbelastung. In diesen Faktor fließen ein:

- die Anzahl der unterschiedlichen Wochentage für das Jahr 2025

Tabelle 9: Prognosejahr 2025 – Anzahl der Wochentage

Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So+Feiert	SUMME
Verkehrsaufkommen = DTVw							
49	52	52	48	48	51	65	365
249					51	65	365

- der prozentuelle Anteil des Werktagverkehrs für einen Samstag bzw. Sonntag (Wochenganglinie – siehe Seiten 19, 20 in [6], verkehrplus 2011 – Beilage 10)

- Ansatz DTVw (Mo-Fr) – Faktor = 100%
 - Ansatz Sa – Faktor = 80%* eines DTVw
 - Ansatz So – Faktor = 52%* eines DTVw
 - Festlegung auf Basis der Ganmlinien B115 (eigentlich B122) Michael-Blümelhuber-Straße (hochrangiges Straßennetz)
- Der Umrechnungsfaktor DTVw auf JDTV für das Jahr 2025 errechnet sich zu:
 $((249 \times 100\%) + (51 \times 80\%) + (65 \times 52\%)) / 365 = \mathbf{0,8866}$

Damit ergibt sich der JDTV aus dem DTVw:

Tabelle 10: Westspange Steyr – Umrechnung DTVw-Werte auf JDTV-Werte

Querschnitt der Westspange	Belastung P-2025-0	
	DTVw	JDTV
	[KFZ/24h]	[KFZ/24h]
SÜD	12.826	11.371
MITTE	15.791	14.000
NORD	14.334	12.708

4.6.2 Validierung des Umrechnungsfaktors

Aus den in der OÖ. Verkehrszählendatenbank evidenten DTVw- und JDTV-Werten werden die bei aussagekräftigen Querschnittszählungen im Untersuchungsraum ermittelten Verhältnissfaktoren JDTV / DTVw in der Tabelle 11 dargelegt, die Bedarfs-Kreuzungszählungen dabei nicht verwendet:

Tabelle 11: Verhältnissfaktoren JDTV / DTVw

Querschnitt	Verortung, Name	DTVw	Zähljahr	Zählmethode	JDTV	JDTV / DTVw
40	B122 km 28,6+57, Seitenstettenstraße 34	13.427	2010	RS	12.336	92%
41	B122 km 31,0+0, Michael-Blümelhuber-Straße	27.662	2008	RB	25.070	91%
47	B122 km 34,2+0, Sieminger Straße Ost	21.513	2008	RB	19.262	90%
48	B122 km 35,4+20, Sieminger Straße West	17.354	2010	RS	15.858	91%
49	B122 km 35,4+81, Sieminger Straße West	16.624	2014	BM-IDZ	14.891	90%
49	B122 km 35,4+81, Sieminger Straße West	17.174	2015	BM-IDZ	15.372	90%
49	B122 km 35,4+81, Sieminger Straße West	17.333	2016	BM-IDZ	15.460	89%
50	B115 km 17,4+87, B115 Nord	18.650	2015	RS	16.646	89%
51	B115 km 17,8+0, B115 Gleink	20.660	2008	RB	18.437	89%
54	L564 km 24,6+25, Wolfener Straße West	6.714	2015	R-DZ	5.835	87%
55	L564 km 25,8+0, Wolfener Straße Ost	8.292	2007	RS	6.717	81%
58	B122a km 2,2+92, Nordspange	15.783	2016	BM-IDZ	13.317	84%
35	B122a km 1,4+70, Nordspange	15.729	2014	RB	13.345	85%

Der Vergleich an der Zählstelle Nr. 55 wird ausgeschieden, im Jahr 2010 erfolgte die Inbetriebnahme der B309. Der Wertebereich der Verhältnissfaktoren beträgt 0,84 bis 0,92. Der Verhältnissfaktor bei den Querschnitten der Nr. 58 und Nr. 35 ist mit der Zubringerfunktion der B122a zu den großen Industriebetrieben im Bereich Münchenholz und der sich daraus ergebenden Verkehrscharakteristik zu erklären.

Im Vergleich ist der von der Projekterstellerin abgeschätzte Umrechnungsfaktor von rd. 0,89 als realistische Größe zu begutachten. Der Schluss vom DTV_w auf den JDTV, sowie die in der Tabelle 10 angegebenen JDTV-Werte, sind daher plausibel.

4.6.3 Direktionsvereinbarung

Von den Direktionen „Umwelt und Wasserwirtschaft“ sowie „Straßenbau und Verkehr“ wurde vereinbart (AZ. BauN-060.000/3-2009-Dic), dass als maßgebende Verkehrsstärke für Lärmberechnungen an bestehenden als auch an neuen Straßen die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke – JDTV – als Jahresmittelwert über alle Wochentage (Montag bis Sonntag) anzuwenden ist. Da in [1] nur der Werktags-Verkehr (Mo – Fr) DTV_w ermittelt wurde, war die o.a. Berechnung erforderlich.

5 Zusammenfassung

Die vorgelegten Projektunterlagen wurden geprüft, es ist gutachterlich festzuhalten:

- Die Fragen zum Verkehrsmodell 2014, 2025 sind positiv zu beantworten.
- Die mit der verkehrlichen Wirkungsanalyse Westspange Steyr 2014 vorgelegten Verkehrszahlen („prognostizierter DTV für das Jahr 2025“) für die B122b „Westspange Steyr, Nord – Mitte – Süd“ sind **plausibel**.
- Die Umrechnung der für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrsbelastungen, durchschnittlich tägliche Gesamtverkehrsstärke an sämtlichen Wochentagen im Jahreszeitbereich **JDTV** – aus dem durchschnittlich täglichen Werktags-Verkehr **DTV_w** – wurde mit nachvollziehbaren Ansätzen durchgeführt; die Ergebnisse sind richtig.
- Nach Vorlage der ergänzenden Unterlagen ist die Erhebung der prognostizierten Verkehrsbelastungen DTV_w und JDTV **nachvollziehbar**.

Ursprünglich wurden auch die Amtssachverständigen für Lärmschutz sowie Luftreinhaltung mit der Erstellung von gutachtliche Stellungnahmen bezüglich der ursprünglich eingeleiteten Einzelfallprüfung im Hinblick auf den anfangs als erfüllt angesehenen Tatbestand des § 3 Abs. 4 iVm Anhang 1 Spalte 3 Z 9 lit. i UVP-G 2000 beauftragt. Da sich während des Verfahrens (durch einen Hinweis des verkehrstechnischen Amtssachverständigen, aber auch durch das Gutachten des Amtssachverständigen für Luftreinhaltung) herausstellte, dass es sich bei den Zahlen aus dem Antragsschreiben zum gegenständlichen Verfahren und der „verkehrlichen Wirkungsanalyse Westspange Steyr 2014“ um die DTV_w und nicht um die JDTV handelt, wurde dem schalltechnischen Amtssachverständigen mitgeteilt, dass er bis zur Klärung, welche Verkehrszahlen nun anwendbar sind, keine Stellungnahme abgeben soll. Der „Widerspruch“ ist insofern aufgefallen, als in der lärmtechnischen und auch der lufttechnischen Untersuchung im Projekt von anderen Prognosezahlen (nämlich niedrigeren) ausgegangen wurde als nach dem Antrag sowie der „verkehrlichen Wirkungsanalyse Westspange Steyr 2014“. Aus diesem Grund wurde das Land Oberösterreich als Landesstraßenverwaltung mit Schreiben vom 03. März 2017 dahingehend um Aufklärung gebeten, ob es richtig ist, dass es sich bei den in den lufttechnischen und lärmtechnischen Untersuchungen angegebenen prognostizierten Verkehrszahlen für die B 122b Westspange Steyr um die jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) handelt bzw. dass es sich bei den in der verkehrlichen Wirkungsanalyse prognostizierten Verkehrsbelastungen um die durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelastung (DTV_w) handelt.

Mit Stellungnahme vom 06. März 2017 teilte das Land Oberösterreich (als Landesstraßenverwaltung und Antragstellerin) mit:

„Bei den Verkehrsprognosezahlen, welche den lufttechnischen- und lärmtechnischen Untersuchungen zu Grunde gelegt werden, handelt es sich um die jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) gem. RVS 04.02.11 (Umweltschutz, Lärm- und Luftschadstoffe). Diese beträgt am stärksten belasteten, mittleren Abschnitt der Westspange Steyr rund 14.000 Kfz/24h im Prognosejahr 2025.

Die in der Verkehrlichen Wirkungsanalyse auf diesem Abschnitt für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrszahlen von rund 15.800 Kfz/24h sind die prognostizierte, durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelastung (DTVw).

Die Verkehrsmodelle rechnen -auch im Hinblick zur Abschätzung der Leistungsfähigkeit- von Straßenprojekten grundsätzlich mit dem Werktagsverkehr (DTVw), als Grundlage für die Lärm und Luftschadstoffuntersuchungen sind jedoch gem. RVS 04.02.11 bzw. der Direktionsvereinbarung vom 07.09.2009 die JDTV- Werte heranzuziehen.

Es wird somit abschließend bestätigt, dass es sich beim Wert von rund 15.800 Kfz/24h um die durchschnittliche, werktägliche Verkehrsbelastung (DTVw) und beim Wert von rund 14.000 Kfz/24h um die jahresdurchschnittliche, tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) handelt.“

5. Parteistellung und Anhörungsrecht im Verfahren

Der mit der UVP-G Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 neu gefasste § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 sieht hinsichtlich der Parteistellung bzw. Anhörungsrechte im Feststellungsverfahren vor, dass dem Projektwerber/der Projektwerberin, dem Umweltanwalt und der Standortgemeinde Parteistellung zukommt. Eine Parteistellung der mitwirkenden Behörden ist seit der genannten Novelle nicht mehr gegeben, sondern wurde in ein bloßes Anhörungsrecht „umgewandelt“. Das Wasserwirtschaftliche Planungsorgan ist weiterhin zu hören.

6. Stellungnahmen

6.1 Parteiengehör, Wahrung der Anhörungsrechte gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000

Gemäß § 3 Abs. 7 leg.cit. wurde der gegenständliche Antrag samt Projektunterlagen und der verkehrlichen Wirkungsanalyse dem Oö. Umweltanwalt, der Stadt Steyr als Standortgemeinde, dem Bürgermeister der Stadt Steyr als Bezirksverwaltungsbehörde (Wasserrechts- und Naturschutzbehörde), der Oö. Landesregierung als Straßenrechtsbehörde und dem wasserwirtschaftlichen Planungsorgan mit Schreiben vom 06. April 2017 zur Kenntnis gebracht. Weiters wurden diesen Parteien bzw. anzuhörenden Stellen die rechtlichen Überlegungen der Behörde wie auch die im Zuge der Einzelfallprüfung abgegebenen gutachtlichen Stellungnahmen der Amtssachverständigen für Hydrogeologie sowie für Verkehrstechnik übermittelt, ebenso die Mitteilung der Stadt Steyr vom 23. Jänner 2017. Dem Land Oberösterreich als Antragsteller wurden die Projektunterlagen natürlich nicht übermittelt.

6.2 eingelangte Stellungnahmen

Stellungnahme der Oö. Landesregierung als Straßenbehörde vom 19. April 2017, VERK-2017-17405/3:

„Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist es, unter Beteiligung der Öffentlichkeit auf fachlicher Grundlage die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben u.a. auf Menschen hat oder haben kann.

Nach § 14 Abs. 1 Oö. Straßengesetz 1991 haben Anrainer – von Ausnahmen abgesehen – einen durchsetzbaren Rechtsanspruch dahingehend, dass Beeinträchtigungen durch den auf diesen Straßen zu erwartenden Verkehr soweit herabgesetzt werden, als dies mit einem im Verhältnis zum erzielbaren Erfolg wirtschaftlich vertretbaren Aufwand möglich ist.

Die Bestimmung des § 14 Abs. 1 Oö. Straßengesetz 1991 dient dem Schutz der Anrainer gegen unzumutbare Belästigungen durch Lärm, Abgase und dergleichen.

Für die Straßenbehörde ist es nicht von entscheidender Bedeutung, ob der Projektwerberin im vorliegenden Fall eine Umweltverträglichkeitsprüfung aufgetragen wird oder nicht. Wird auf Grund der hier maßgeblichen Bestimmungen keine UVP notwendig, so sind die Rechte der zukünftigen Straßenanrainer ohnedies durch das hier zwingend durchzuführende Baubewilligungsverfahren nach dem Oö. Straßengesetz 1991 gewahrt.“

Stellungnahme des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans vom 02. Mai 2017, WPLO-2017-187425/2:

„Die geplante Umfahrungsstraße B 122b „Westspange Steyr“ verläuft unter anderem auch durch das Grundwasserschongebiet Steyr. Bei diesem handelt es sich um ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie C des Anhanges 2, UVP-G 2000. Deshalb ist gemäß § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 eine Einzelfallprüfung durchzuführen.

Aus Sicht des Wasserwirtschaftlichen Planungsorganes ist durch die Errichtung und den Betrieb der Westspange Steyr nicht mit erheblichen Beeinträchtigungen auf das Schutzgut Grundwasser im Grundwasserschongebiet Steyr zu rechnen ist.“

Stellungnahme der Stadt Steyr als Standortgemeinde vom 25. April 2017, Bau STR-2/2017:

„Entsprechend den übermittelten Unterlagen des Amtes der Oö. Landesregierung, Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft/Abteilung Anlagen, -Umwelt- und Wasserrecht vom 6.4. 2017, AUWR-2016-44602921-Si, darf seitens der Stadt Steyr mitgeteilt werden, dass die im Schreiben angeführten Sachverhalte als schlüssig und nachvollziehbar zur Kenntnis genommen werden.“

Stellungnahme des Oö. Umweltanwalts vom 09. Mai 2017, UAnw-900037/29-2017:

„Das Trassenband der B 122b Abzweigung Voralpenstraße Baulos „Westspange Steyr“ wurde mit LGBl. Nr. 121/2015 vom 31.08.2015 von der Oö. Landesregierung verordnet. Mit Schreiben vom 16.12.2016 wurde von der Landesstraßenverwaltung ein UVP-Feststellungsverfahren gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 beantragt.

Wie im Schreiben AUWR-2016-446029/21-Si vom 06.04.2017 dargelegt, sind auf Grund der Lage und der Länge die Tatbestände Anhang 1 Spalte 3 Z 9 lit. g und i relevant. Bei lit. g ist ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie C – das Grundwasserschongebiet zum Schutz der Wasserversorgungsanlage der Stadt Steyr, LGBl. Nr. 40/1965 – entscheidend. Bei lit. i ist die Nähe zu schutzwürdigen Gebieten der Kategorie E (Siedlungsgebiet) relevant.

Auf Grund der bislang durchgeführten amtlichen Messung (Bericht erfolgt in ca. 2 Wochen) kommt es derzeit zu keinen Luft-Grenzwertüberschreitungen, die eine Ausweisung eines schutzwürdigen Gebiets der Kategorie D, Belastetes Gebiet Luft gemäß § 3 Abs. 8 UVP-G 2000 (vgl. Anhang 2 UVP-G 2000), zwingend erforderlich machen (vgl. Tatbestand nach Anhang 1 Spalte 3 Z 9 lit. h).

Für den Tatbestand nach Anhang 1 Spalte 3 Z 9 lit. g ist die Aussage des Amtssachverständigen im Schreiben GTW-2016-446029/20-AJ vom 20.03.2017 äußerst pauschal. Im Rahmen des Trassenauswahlverfahrens wurde für den Bereich Grund- und Trinkwasserwirtschaft die Sensibilität mit hoch bewertet, ebenso die Eingriffsintensität (auf Grund der tiefen Einschnitte) und somit die Eingriffserheblichkeit einiger Abschnitte insgesamt als hoch bewertet. Die Bewertung im Trassenauswahlverfahren und jene im Rahmen der UVP-Feststellung scheinen auseinanderzuklaffen.

Für den Tatbestand nach Anhang 1 Spalte 3 Z 9 lit. i ist ein DTV von 15.000 Kfz/Tag entscheidend. Hinsichtlich der durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung (DTV) legt die Behörde auf Grund der Prognose 2025 von 15.791 Kfz/Tag im Bereich Westspange Mitte dar, dass es sich um den durchschnittlichen täglichen Werktags-Verkehr (DTVw) (Montag bis Freitag) handeln muss, der in diesem Abschnitt einem jahresdurchschnittlichen täglichen Verkehr (JDTV) (Montag bis Sonntag)

von 14.000 Kfz/Tag entsprechen würde. Diese Verkehrsbelastung wäre auch den Prognosen für Luft und Lärm zugrunde zu legen.

Bei den NO₂-Grenzwerten handelt es sowohl um Halbstunden- als auch Jahresmittelwerte, bei PM₁₀ um einen Jahresmittelwert und einen Tagesmittelwert mit jährlichen Überschreitungen (bis 25), bei PM_{2,5} um einen Jahresmittelwert. Der verkehrsbedingt kritischste Wert wird wohl der NO₂-Jahresmittelwert als Grenzwert sein, weshalb ein Abstellen auf den JDTV hier nachvollziehbar scheint. Die NO₂-HMW und JMW werden im Übrigen deutlich eingehalten.

Anders ist die Situation beim Lärm, da die „Einwirkdauer“ nicht von 5 auf 7 Tage „gestreckt“ werden kann. Für die Lärmbetrachtungen wäre somit der DTVw heranzuziehen. Die Verwendung des JDTV als zukünftige Verkehrsbelastung (vgl. Schalltechnischer Bericht S.11 oben) ist aus den oben genannten Gründen nicht korrekt.

Für die bisher herangezogene Berechnungsgrundlage des JDTV gilt:

Während im Bereich Gablonzerstraße durch eine näher zu definierende Lärmschutzmaßnahme die Lärmbelastung durch die Westspange im Bereich der Schall-Ist-Situation gehalten wird, werden – auf Grund der Vorbelastung des Siedlungsgebietes – die Grenzwerte nach der Richtlinie für Lärmschutz an bestehenden Landesstraßen (50/60 dB) an den Wohngebäude im Siedlungsgebiet unverändert bestehen bleiben. Hier stellt sich die Frage, wo – abseits der Lärmfrage an der Haupttrasse – die positiven Umwelteffekte (Entlastung des Siedlungsgebiets durch die Westspange) bleiben, denn auch ohne Westspange würde eine vergleichbare Lärmbelastung wie derzeit (Karte 2014) auch zukünftig (2025) im Gablozerstraße-Siedlungsbereich herrschen. Die Umfahrung ist demnach für diesen Stadtteil lärmtechnisch wirkungslos und diese Nicht-Wirkung für diesen Bereich würde auch in den Materienverfahren unter den Tisch fallen.

In anderen Siedlungsbereichen, wie Lehnerweg, Feldstraße, Glinserweg & Löwengutweg, sowie Trollmannstraße bleibt die derzeitige Lärmsituation dann in etwa gleich oder wird geringfügig verschlechtert (Ziel: Planungsrichtwerte 45/55 dB), wenn – nicht näher definierte – Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt werden. Die lärmtechnische Entlastungswirkung an der Eisenstraße ist überschaubar, die Verbesserung in den Siedlungsbereichen ist de facto nicht vorhanden und das Wohnumfeld dieser Siedlungen wird verlärmert. Nur die „Ausweichrouten“ Goldhahnstraße und Hasenrathstraße/Safrangarten werden deutlich entlastet. Der Unterschied der Lärmsituation 2014 und 2025 mit Westspange ist auf diesen beiden „Ausweichrouten“ jedoch gering.

Es ist somit offen, ob die Planungswerte 45/55 dB mit den erwähnten Lärmschutzmaßnahmen auch bei Heranziehung des DTVw eingehalten werden können. Trifft das zu, dann wäre im Feststellungsverfahren von keinen erheblichen Auswirkungen (Lärm) auszugehen. Dies ist aber derzeit unklar.

Überdies ist unklar, ob und welchen konkreten Lärmschutzmaßnahmen Teil des Vorhabens und damit Beurteilungsgegenstand sind. Im Technischen Bericht scheinen keinerlei konkrete Maßnahmen auf. Im Schalltechnischen Bericht werden Längen für aktive Lärmschutzmaßnahmen genannt, aber keine Details über deren Art und Höhe. Hier wäre eine Klarstellung notwendig, da im Feststellungsverfahren ja über das eingereichte Vorhaben insgesamt abzusprechen ist. Da es sich um ein Vorverfahren handelt, sind hier grobe Festlegungen hinreichend, aber notwendig.“

Vom Land Oberösterreich, Landesstraßenverwaltung, erging keine Stellungnahme.

Allerdings wurde vom Fraktionsobmann bzw. Bezirkssprecher der Partei „Die Grünen Steyr“ ein Schriftsatz vom 07. Mai 2017 bei der Behörde eingebracht, in dem die UVP-Pflicht des Vorhabens behauptet wird.

7. Entscheidungsrelevanter Sachverhalt

Das vom Land Oberösterreich, Landesstraßenverwaltung, beantragte Vorhaben B 122b Abzweigung Voralpenstraße, Baulos „Westspange Steyr“, liegt zur Gänze im Gemeindegebiet der Stadt Steyr, das Trassenband ist mit LGBl. Nr. 121/2015 vom 31. August 2015 von der Oö. Landesregierung verordnet worden. Die Länge der Haupttrasse der Westspange Steyr beträgt 4,089 km. Das Vorhaben ist im Projekt in die drei Abschnitte bzw. Querschnitte „Westspange Nord“, „Westspange Mitte“ sowie „Westspange Süd“ unterteilt.

Die geplante Umfahrungstrasse der „Westspange Steyr“ verläuft von der B 115 Eisenstraße in Richtung L 564 Wolfener Straße und von dort zur B 122 Voralpenstraße. Die Westspange Steyr bildet eine Verbindung zwischen der B 115 Eisenstraße im Norden der Stadt und der B 122 Voralpenstraße im Westen und soll zur Entlastung des Landes- und Gemeindestraßennetzes im Stadtgebiet von Steyr beitragen.

Hinsichtlich der „durchschnittlichen täglichen Gesamtverkehrsstärke an sämtlichen Wochentagen im Jahreszeitbereich“ (kurz: JDTV) für Kraftfahrzeuge wurden für das Jahr 2025 prognostiziert:

Querschnitt	Belastung (JDTV ₂₀₂₅)
Westspange Nord	12.708
Westspange Mitte	14.000
Westspange Süd	11.371

Das geplante Bauvorhaben durchquert im nordöstlichen Teil das mit Verordnung des Landeshauptmannes von Oberösterreich, LGBl. Nr. 40/1965, verordnete Grundwasserschongebiet zum Schutze der Wasserversorgungsanlage der Stadt Steyr. Trinkwasserschutzgebiete werden nicht berührt, ebenso nicht das im Bereich der Steyr befindliche Natura 2000-Gebiet „Unteres Steyr- und Ennstal“ (FFH-Gebiet, AT3137000).

Entlang der gesamten Trasse werden an einzelnen Tiefpunkten Gewässerschutzanlagen zur Reinigung von Oberflächenwässern sowie Regenrückhalteanlagen für Hangwässer, weiters noch Durchlässe für bestehende offene Gräben situiert.

Im Verlauf der Straße sind mehrere Lärmschutzanlagen geplant. Es sind keine anderen Straßenbauvorhaben (auch der Stadt Steyr) geplant, deren Auswirkungen mit denjenigen des gegenständlichen Vorhabens kumulieren könnten.

Nach der gutachtlichen Stellungnahme des hydrogeologischen Amtssachverständigen ist mit keinen erheblichen Auswirkungen auf den Schutzzweck des Grundwasserschongebietes zu rechnen. Zudem sind die vorgelegten Verkehrsprognosen für das Jahr 2025 (sowohl DTV_w als auch JDTV) nach der gutachtlichen Stellungnahme des verkehrstechnischen Amtssachverständigen plausibel und nachvollziehbar.

8. Entscheidungsrelevante Bestimmungen

Hinsichtlich der Gesetzestexte wird darauf verwiesen, dass die unten angeführten Gesetzesbestimmungen unter <http://www.ris.bka.gv.at/> abgerufen werden können.

9. Rechtliche Würdigung

9.1 Zuständigkeit

Gemäß § 39 Abs. 1 UVP-G 2000 ist die Landesregierung zuständige Behörde für Verfahren nach dem ersten und zweiten Abschnitt des UVP-G 2000. Das Land Oberösterreich als Landesstraßenverwaltung, vertreten durch die Abteilung Straßenneubau und -erhaltung, Bahnhofplatz 1, 4021 Linz, hat einen Antrag auf Feststellung gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 gestellt. Diese Bestimmung ist im ersten Abschnitt des UVP-G 2000 enthalten, sodass die Oö. Landesregierung als zuständige UVP-Behörde über diesen Antrag einen Feststellungsbescheid zu erlassen hat.

9.2 Allgemeine Bestimmungen

Nach § 3 Abs. 1 leg.cit. 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. Im vereinfachten Verfahren sind § 3a Abs. 2, § 6 Abs. 1 Z 1 lit. d und f, § 7 Abs. 2, § 12, § 13 Abs. 2, § 16 Abs. 2, § 20 Abs. 5 und § 22 nicht anzuwenden, stattdessen sind die Bestimmungen des § 3a Abs. 3, § 7 Abs. 3, § 12a und § 19 Abs. 2 anzuwenden.

Gemäß § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 hat die Behörde bei Vorhaben, für die in Spalte 3 des Anhanges 1 ein Schwellenwert in bestimmten schutzwürdigen Gebieten festgelegt ist, bei Zutreffen dieses Tatbestandes im Einzelfall zu entscheiden, ob zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhanges 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. Bei dieser Prüfung sind schutzwürdige Gebiete der Kategorien A, C, D oder E des Anhanges 2 nur zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Einleitung des Verfahrens ausgewiesen oder in die Liste der Gebiete mit gemeinschaftlicher Bedeutung (Kategorie A des Anhanges 2) aufgenommen sind. Ist mit einer solchen Beeinträchtigung zu rechnen, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Abs. 7 (Feststellungsverfahren) ist anzuwenden. Bei der Entscheidung im Einzelfall hat die Behörde folgende Kriterien zu berücksichtigen:

1. Merkmale des Vorhabens (Größe des Vorhabens, Kumulierung mit anderen Vorhaben, Nutzung der natürlichen Ressourcen, Abfallerzeugung, Umweltverschmutzung und Belästigungen, Unfallrisiko),
2. Standort des Vorhabens (ökologische Empfindlichkeit unter Berücksichtigung bestehender Landnutzung, Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen des Gebietes, Belastbarkeit der Natur, historisch, kulturell oder architektonisch bedeutsame Landschaften),
3. Merkmale der potentiellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (Ausmaß der Auswirkungen, grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen, Schwere und Komplexität der Auswirkungen, Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen) sowie Veränderung der Auswirkungen auf die Umwelt bei Verwirklichung des Vorhabens im Vergleich zu der Situation ohne Verwirklichung des Vorhabens. Bei Vorhaben der Spalte 3 des Anhanges 1 ist die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet maßgeblich.

Dies bedeutet, dass bei Erfüllung der Tatbestände nach Anhang 1 Spalte 1 und 2 zum UVP-G 2000 eine Umweltverträglichkeitsprüfung, bei Erfüllung eines Tatbestandes nach Spalte 3 im Einzelfall zu entscheiden ist ob eine solche durchzuführen ist.

Die relevanten Tatbestände betreffend Straßenbauvorhaben – mit Ausnahme der hier nicht einschlägigen Bestimmungen bezüglich Bundesstraßen im 3. Abschnitt des UVP-G 2000 – sind in Anhang 1 Z 9 leg.cit. geregelt.

9.3 Tatbestand „Neubau von Schnellstraßen oder ihrer Teilabschnitte“ gemäß Anhang 1 Z 9 UVP-G 2000:

Beim geplanten Vorhaben handelt es sich nicht um eine Schnellstraße gemäß den Begriffsbestimmungen des europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975. Dies deshalb, da mit der geplanten Straße eine Entlastungsstraße für die Stadt Steyr sowie für die B 115 Eisenstraße und die B 122 Voralpenstraße geschaffen werden soll, eine überregionale Bedeutung aber nicht gegeben ist.

Auch die Tatbestände, die sich auf die Zulegung von zwei auf vier Fahrstreifen, die Neuerrichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn oder auf den Neubau zusätzlicher Anschlussstellen an Schnellstraßen beziehen, weiters auch Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Schnellstraßen kommen nicht in Frage. Anhang 1 Z 9 lit. a, lit. c, lit. d, lit. g erster Fall und lit. h erster Fall UVP-G 2000 scheiden somit aus, ebenso lit. f leg.cit., soweit sich diese auf Schnellstraßen (lit. a, lit. c) bezieht. Da e sich auch nicht um die Neuerrichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn handelt, ist auch Anhang 1 Z 9 lit. c UVP-G 2000 nicht erfüllt.

Somit können nur jene Tatbestände in Frage kommen, die sich auf „sonstige Straßen“ beziehen.

9.4 Tatbestand „Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte“ gemäß Anhang 1 Z 9 UVP-G 2000:

- Anhang 1 Z 9 lit. b ist nicht erfüllt, da das Vorhaben weit unter der Schwelle von mindestens 10 km liegt (geplant: 4,089 km), wenn auch auf der Umfahrung in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 2000 Kraftfahrzeugen zu erwarten ist.
- Auch Z 9 lit. e ist nicht gegeben, da weder eine Länge von mindestens 5 km noch eine durchschnittliche täglichen Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 15.000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren erreicht werden (prognostizierte DTV für das Jahr 2025: 14.000 am stärksten belasteten Querschnitt „Westspange Mitte“). Dass dabei nicht auf einen Prognosezeitraum von fünf Jahren, sondern auf einen längeren abgestellt wurde, ist rechtlich nicht von Relevanz, da erfahrungsgemäß der Verkehr in acht Jahren höher ist als in fünf Jahren. Auf den Punkt, warum eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 15.000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren nicht erfüllt ist, wird genauer bei der Prüfung des Tatbestandes des Anhanges 1 Z 9 lit. i leg.cit. eingegangen.
- Der Tatbestand des Anhanges 1 Z 9 lit. f (iVm Z 9 lit. b oder lit. e) UVP-G 2000, der eine spezielle Kumulationsbestimmung enthält, mit der der (sachlich nicht begründbaren) Stückelung von Straßenbauvorhaben entgegenwirken soll, ist ebenfalls nicht erfüllt. Die „Westspange Steyr“ grenzt weder an der B 115 noch an der B 122 unmittelbar an Straßen oder deren Teilstücke, die noch nicht oder in den letzten 10 Jahren zum Verkehr freigegeben wurden, an. Die sogenannte „Umfahrung Dornach/Nordspange Steyr“ im Zuge der B 115 wurde (nach den Angaben der Landesstraßenverwaltung in einem früher durchgeführten Feststellungsverfahren bezüglich der „Westspange Steyr“, damals beantragt durch die Stadt Steyr als Gemeindestraßenverwaltung) am 20. November 2000 zum Verkehr freigegeben, also vor mehr als 16 Jahren. Der Tatbestand des Anhanges 1 Z 9 lit. f iVm Z 9 lit. b UVP-G 2000 ist somit nicht erfüllt. Aber auch im Hinblick auf Z 9 lit. e des Anhanges 1 leg.cit. ist der Tatbestand der Z 9 lit. f UVP-G 2000 nicht erfüllt, da das geplante Vorhaben, wie bereits dargelegt, nicht an eine noch nicht oder in den letzten 10 Jahren zum Verkehr freigegebene Straße bzw. ein derartiges Teilstück angrenzt und somit keine Teilstücke zur Länge der Westspange dazu zu addieren sind.
- Der Tatbestand des Anhanges 1 Z 9 lit. h UVP-G 2000 ist nicht erfüllt, da das Vorhaben weder ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie B – Alpinregion – noch der Kategorie D – belastetes Gebiet (Luft) – berührt (die anderen Voraussetzungen wären erfüllt).
- Erfüllt ist allerdings der Tatbestand des Anhanges 1 Z 9 lit. g 2. Fall UVP-G 2000 (Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte), da es sich um den Neubau einer sonstigen Straße mit einer zu erwartenden durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 2.000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren handelt, die ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie C, nämlich das mit Verordnung des Landeshauptmannes von Oberösterreich, LGBl. Nr. 40/1965, verordnete Grundwasserschongebiet zum Schutze der Wasserversorgungsanlage der Stadt Steyr berührt. Auch wenn im Projekt die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung für das Jahr

2025 und nicht für das Jahr 2022 (dies würde einem fünfjährigen Prognosehorizont ab dem Zeitpunkt der behördlichen Feststellung entsprechen) angegeben wurde, so kann man nach der allgemeinen Lebenserfahrung bei den im Projekt enthaltenen Zahlen wohl von einer DTV von mindestens 2.000 Kraftfahrzeugen für das Jahr 2022 ausgehen.

Da dieser Tatbestand erfüllt ist, war gemäß § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 im Rahmen einer Einzelfallprüfung zu klären, ob zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet, nämlich das Grundwasserschongebiet zum Schutz der Wasserversorgungsanlage der Stadt Steyr festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. Zu diesem Zweck wurde ein Amtssachverständiger des Fachbereiches Hydrogeologie mit der Erstellung eines Gutachtens beauftragt. Nach dessen eindeutiger Aussage ist mit keinen erheblichen Beeinträchtigungen auf das Schutzgut „Grundwasser“ zu rechnen, andere Schutz- oder Schongebiete sind (auch nach Einsicht in das WIS) nicht betroffen. Die Einzelfallprüfung war auf das Schutzgut Grundwasser einzuschränken, da der Schutz des Grundwassers in dem von der Verordnung definierten räumlichen Bereich den Schutzzweck darstellt. Die Unterlagen waren für die Durchführung einer Grobprüfung (nur eine solche ist verlangt, es handelt sich nicht um eine „vorgezogene UVP“) ausreichend. Da im Auftragsschreiben der Behörde vom 02. März 2017 auch dezidiert darauf Bezug genommen wurde, dass die Einleitung von Straßenwässern (oder Hangwässern), wie im Projekt vorgesehen, in Vorfluter für die Einzelfallprüfung nicht relevant da nicht tatbestandsmäßig ist, es sei denn, dass Straßenwässer in Vorfluter eingeleitet werden und diese eingeleiteten Wässer in weiterer Folge Auswirkungen auf das Grundwasser im Grundwasserschongebiet Steyr hätten, geht die Behörde davon aus, dass auch dieser Umstand vom Amtssachverständigen berücksichtigt wurde. Ebenso war das Projekt klarerweise als solches Grundlage für die Beurteilung, somit auch eventuell vorgesehene „tiefe Einschnitte“, wie sie vom Oö. Umweltanwalt in seiner Stellungnahme vorgebracht werden. Die genaue Prüfung (nämlich der Genehmigungsfähigkeit) hat im wasserrechtlichen Verfahren zu erfolgen. Für die Behörde liegt kein Grund vor, warum die gutachtliche Stellungnahme des Amtssachverständigen als zu „pauschal“ gewertet werden sollte, weil diese auf den Grund der Einzelfallprüfung (wesentliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes „Grundwasser“ im Bereich des Grundwasserschongebietes?) eingeht und fachlich klärt.

Andere schutzwürdige Gebiete werden von dem gegenständlichen Vorhaben nicht berührt. So liegt das Vorhaben außerhalb des Natura 2000-Gebietes „Unteres Steyr- und Ennstal“ (FFH-Gebiet, AT3137000). Diesbezüglich war somit keine Einzelfallbeurteilung durchzuführen.

- Der Tatbestand des Anhanges 1 Z 9 lit. i leg.cit. ist nicht erfüllt, da zwar mehrere schutzwürdige Gebiete der Kategorie E – in oder nahe Siedlungsgebieten – berührt werden, allerdings die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 15.000 Kraftfahrzeugen nicht erreicht wird. Anfangs ist die Behörde auf Grund der im Antrag genannten durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung für den Abschnitt „Westspange Mitte“ von 15.791 Kraftfahrzeugen davon ausgegangen, dass dieser Tatbestand erfüllt ist. Auch wenn in den beiden anderen Abschnitten die DTV unter 15.000 Kraftfahrzeugen liegt, reicht es zur Erfüllung des Tatbestandes aus, wenn auch nur in einem Abschnitt/Teilstück die DTV-Schwelle erreicht bzw. überschritten wird. Die im Antrag vom 16. Dezember 2016 genannten Zahlen stimmen auch mit denen in der „verkehrlichen Wirkungsanalyse Westspange Steyr 2014“ überein, die gemeinsam mit dem Antrag, aber außerhalb des Projekts übermittelt wurde. Die Behörde ging also anfänglich (mangels anderer ersichtlicher Spezifizierung im Antrag) davon aus, dass es sich bei den im Antrag enthaltenen Verkehrsprognosen für das Jahr 2025 um die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung im Sinne des Anhanges 1 Z 9 lit. i UVP-G 2000 handelt. Während des Verfahrens stellte sich aber heraus, dass es sich bei den Zahlen im Antrag um die DTV_w handelt, also die „jahresdurchschnittliche tägliche Gesamtverkehrsstärke an allen Werktagen von Montag bis Freitag“. Die Beurteilung in lärmtechnischer als auch lufttechnischer Hinsicht hat aber anhand der JDTV, also der „durchschnittlichen täglichen Gesamtverkehrsstärke an sämtlichen Wochentagen im Jahreszeitbereich“ zu erfolgen. Es stellt sich somit die Frage, was der Bundesgesetzgeber mit dem Begriff der „durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung

(DTV)“ gemeint hat, auf den er im Anhang 1 Z 9 UVP-G 2000 in diversen Tatbeständen (sowie auch in § 23a Abs. 2 UVP-G 2000) abstellt. Nach Ansicht der Behörde ist mit dem Begriff der „durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung (DTV)“ die „durchschnittliche tägliche Gesamtverkehrsstärke an sämtlichen Wochentagen im Jahreszeitbereich“, also die JDTV gemeint. Dies deshalb, da auf Straßen ja nicht nur an den Wochentagen Montag bis Freitag Kraftfahrzeugverkehr stattfindet, sondern auch an den Wochenenden. Hätte der Gesetzgeber eine Einschränkung auf die Wochentage Montag bis Freitag gewollt, so hätte er diesbezüglich eine Einschränkung auf den durchschnittlichen Wochentagsverkehr vornehmen können bzw. müssen, da ihm die Unterscheidung in „JDTV“, DTV_w“ und allfällige andere zeitliche Abgrenzungen bekannt ist. Dies war auch schon bisher Ansicht der UVP-Behörde, so wurde diese Ansicht bereits im Feststellungsverfahren zum Vorhaben „Umfahrung Eferding“ (Bescheid vom 22.07.2013, UR-2013-166827/11, wenn auch dort nicht entscheidungsrelevant) explizit zum Ausdruck gebracht. Aber auch die für Umweltverträglichkeitsprüfungen für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken gemäß 3. Abschnitt des UVP-G 2000 zuständige UVP-Behörde, der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, geht offensichtlich bei dem Begriff „DTV“ davon aus, dass damit die JDTV gemeint ist: So wurde auch im UVP-Feststellungsverfahren gemäß § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 bezüglich der „A7 Mühlkreisautobahn, Anschlussstelle Auhof“, abgeschlossen mit Bescheid vom 10. Mai 2016, GZ. BMVIT-314.507/0002-IV/IVVS-ALG/2016, vom Oö. Umweltanwalt hinterfragt, wie die in Bezug auf das prognostizierte Verkehrsaufkommen angesprochene Umrechnung des DTV_w in den JDTV- Wert (in der dort gegenständlichen Verkehrsuntersuchung) zu rechtfertigen ist, weiters wurde vom Oö. Umweltanwalt vorgebracht, dass das UVP-G 2000 die Unterscheidung zwischen DTV_w und JDTV nicht kennt und dass für die Ermittlung der Anzahl möglicher zukünftiger Überschreitungen der Luftschadstoffgrenzwerte pro Jahr die maximale Verkehrsbelastung, also die Verkehrsbelastung an Werktagen heranzuziehen ist. Die diesbezüglich an den der Behörde beigegebenen Amtssachverständigen gestellten Beweisfragen wurden von diesem folgendermaßen beantwortet (**Wiedergabe nur der zur Auslegung des Begriffs „DTV“ relevanten Stellen aus dem zitierten Bescheid. Zur besseren Orientierung werden die Beweisfragen und die jeweiligen Stellungnahmen dazu als solche erkenntlich gemacht**):

[Beweisfrage:] „7.5 Wie ist die in Bezug auf das prognostizierte Verkehrsaufkommen vom Oö Umweltanwalt angesprochene Umrechnung des DTV_w (durchschnittlicher täglicher Werktagsverkehr) in den JDTV- Wert (Jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke), wie sie in der Verkehrsuntersuchung des Einreichprojekts 2013 vorgenommen wurde, fachlich zu begründen?“

[Stellungnahme:] „Gemäß den geltenden Richtlinien der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV) ist in der RVS 02.01.12 „Straßenverkehrszählungen“ der JDTV (Jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, Mittelwert der Anzahl der über die Tage des Jahres einen Straßenquerschnitt täglich passierenden Fahrzeuge, Einheit zB Kfz/24h, Fz/24h) definiert. Der JDTV ist u. A. auch der grundlegende Parameter für die Lärmbemessung gemäß RVS 04.02.11 sowie die Ausbreitungsberechnung der Luftschadstoffe gemäß RVS 04.02.12. Dies entspricht aus fachlicher Sicht auch der Bestimmung im UVP-Gesetz [§ 23a Abs. 2 Z 1 UVP-G 2000], denn sowohl der dort angeführte DTV als auch der in den RVS verwendete JDTV gehen von einer Betrachtung aller Tage einer Woche aus, der DTV_w betrachtet hingegen nur bestimmte Wochentage.“

[Beweisfrage:] „7.6 Welche fachlichen Argumente sind der Behauptung des Umweltanwalts, dass das UVP-G 2000 die Unterscheidung zwischen DTV_w und JDTV nicht kennt und dass für die Ermittlung der Anzahl möglicher zukünftiger Überschreitungen der Luftschadstoffgrenzwerte pro Jahr die maximale Verkehrsbelastung, also die Verkehrsbelastung an Werktagen heranzuziehen ist, entgegenzuhalten?“

[Stellungnahme:] „In den vom bmvit für verbindlich erklärten Vorschriften (RVS) ist **nicht** der DTV_w die Eingangsgröße für die entsprechenden Berechnungen, sondern der JDTV – siehe Punkt 1.

Die Jahresmittelwerte von Luftschadstoffimmissionen sind – logischerweise – anhand der Emissionen des jahresdurchschnittlichen Verkehrs zu rechnen, da ein Jahr nicht nur aus

Werktagen besteht. Eine Heranziehung des DTV_w zur Berechnung des Jahresmittels kann sowohl zu einer Überschätzung als auch zu einer Unterschätzung der tatsächlich zu erwartenden Werte führen, und ist daher aus fachlicher Sicht nicht zielführend (der DTV_w ist nicht zwingend auf allen Strecken höher als der JDTV).

Die Anzahl möglicher zukünftiger Überschreitungen der Luftschadstoffgrenzwerte pro Jahr ist bei Feinstaub PM₁₀ entsprechend der in der RVS 04.02.12 beschriebenen Korrelation zwischen Jahresmittelwert und Überschreitungstagen pro Jahr zu berechnen. Bei Stickstoffdioxid ist das maximale Halbstundenmittel nach RVS 04.02.12 aus einer Korrelation mit dem 98-Perzentil-Wert zu berechnen. Das 98-Perzentil wird aus einer Verteilung der Konzentrationswerte berechnet, fußt also ebenso auf Werten, die sich auf das gesamte Jahr und nicht auf Maximalereignisse beziehen.

Die in den Einreichunterlagen angewandte Methode der Heranziehung des JDTV zur Emissions- und Immissionsberechnung entspricht dem Stand der Technik.“

[Beweisfrage:] „7.8 Sind die im luftchemischen Gutachten ermittelten und bewerteten Zusatzbelastungen an Luftschadstoffen auf Basis der Verkehrsbelastung gemessen am DTV_w- Wert oder gemessen am JDTV-Wert prognostiziert worden?“

[Stellungnahme:] „Die im luftchemischen Gutachten ermittelten und bewerteten Zusatzbelastungen an Luftschadstoffen wurden auf Basis der Verkehrsbelastung gemessen am JDTV-Wert prognostiziert (siehe auch Beantwortung der Frage 2). Diese Methode entspricht dem Stand der Technik, da gemäß RVS 04.02.12 „ Ausbreitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen“ als Eingangsgröße für die Berechnung nur der JDTV vorgesehen ist“.

Die gutachtliche Stellungnahme des Sachverständigen (bzw. der Sachverständigen) wurde von der im zitierten Verfahren zuständigen UVP-Behörde als schlüssig und nachvollziehbar beurteilt. Es finden sich keine Anhaltspunkte im veröffentlichten Bescheid, dass die Behörde den Begriff „DTV“ des UVP-G 2000 anders bewertet wie der Sachverständige oder das die betreffenden Richtlinien – RVS 02.01.12 „Straßenverkehrszählungen“; RVS 04.02.11 „Lärm und Luftschadstoffe“; RVS 04.02.12 „Schadstoffausbreitung an Straßen“ – wobei die RVS 04.02.11 und die RVS 04.02.12 den JDTV als grundlegenden Parameter heranziehen, von der Behörde nicht als Stand der Technik angesehen werden. Die für Bundesstraßen zuständige UVP-Behörde geht somit ebenfalls wie die hiesige UVP-Behörde davon aus, dass es sich bei der „DTV“ des UVP-G 2000 nur um die JDTV handeln kann. Es sind auch aus dem Gesetz keine Anhaltspunkte ersichtlich, die eine differierende Auslegung des Begriffs „DTV“ im § 23a UVP-G 2000 einerseits und des Begriffs „DTV“ der Z 9 des Anhanges 1 leg.cit. nahelegen würden.

Ergänzend weist die Behörde darauf hin, dass im Projekt als Prognosehorizont das Jahr 2025 herangezogen wurde, also ein Prognosezeitraum von acht Jahren anstelle des vom Gesetz vorgesehenen Prognosezeitraumes von fünf Jahren (das wäre das Jahr 2022, wenn man davon ausgeht, dass der Feststellungsantrag kurz vor Jahreswechsel 2016/2017 bei der Behörde eingelangt ist und somit auch das Land Oberösterreich mit einer Entscheidung erst im Jahr 2017 rechnen konnte). Der allgemeinen Lebenserfahrung folgend muss jedoch davon ausgegangen werden, dass der Verkehr auf öffentlichen Straßen im Laufe der Zeit anwächst. Im Umkehrschluss ergibt sich, dass der für 2025 prognostizierte Wert „heruntergerechnet“ werden müsste, um zum Prognosewert für das Jahr 2022 zu gelangen. Beide Werte, JDTV und DTV_w wären noch niedriger als im Projekt angegeben. Ob die DTV_w-Werte für den Abschnitt „Westspange Mitte“ dann unter 15.000 KFZ liegen würden, kann zwar ohne weiteres nicht gesagt werden, aber da es auf die JDTV-Werte ankommt, kann als sicher gelten, dass im Abschnitt „Westspange Mitte“ die DTV noch niedriger ist als die im Projekt enthaltenen 14.000 Kraftfahrzeuge, zumindest ist die DTV aber nicht höher. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung an allen Wochentagen im Jahreszeitbereich wird sich im Jahr 2022 noch weiter vom Schwellenwert entfernen als im Jahr 2025.

In der Literatur findet sich zu dieser Frage in *Schmelz/Schwarzer, UVP-G (2011) Anh 1 Z 9 Rz 24*: „Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) ist die Anzahl der einen

Straßenquerschnitt in beiden Richtungen täglich passierenden Kraftfahrzeuge (Kfz/24h). Mangels näherer Spezifizierung ist unter DTV wohl der JDTV zu verstehen, dh der jahresdurchschnittliche tägliche Verkehr (Mittelwert über alle Tage des Jahres). Der DTV wird vom Gesetz als das Maß für die Verkehrsintensität verwendet.“

Für die Behörde steht unzweifelhaft fest, dass zur Beurteilung der Frage, ob ein Tatbestand des Anhanges 1 Z 9, der unter anderem auf die Erfüllung einer DTV (in einer dort festgelegten Höhe) abstellt, die JDTV heranzuziehen ist. Es würde bei Vorhaben der Spalte 3 des Anhanges 1 ansonsten auch zur paradoxen Situation kommen, dass ein prognostizierter Wert heranzuziehen wäre, damit die Behörde klären kann, ob eine Einzelfallprüfung durchzuführen ist, aber wenn diese Frage positiv beantwortet werden würde, wäre für diese Einzelfallprüfung ein in der Höhe abweichender Prognosewert heranzuziehen, weil die Maßgeblichen Bestimmungen, die den Stand der Technik darstellen (hier: RVS) von einer anderen Basis ausgehen. Im konkreten Fall würde dies bedeuten: Zieht man die DTV_w als maßgebliche Größe zur Lösung der Frage, ob die DTV des Anhanges 1 Z 9 lit. g UVP-G 2000 erfüllt ist, heran, so wäre dies zu bejahen und eine Einzelfallprüfung durchzuführen, die Einzelfallprüfung selbst würde dann aber anhand anderer (nämlich hier niedrigerer Verkehrszahlen) durchgeführt. Dass der Gesetzgeber des UVP-G 2000 hier einen derartigen logischen Widerspruch bewusst „produzieren“ wollte, kann diesem aber nicht unterstellt werden.

Zur Stellungnahme des Oö. Umweltanwaltes ist einerseits anzumerken, dass er sich in diesem Punkt auch selbst widerspricht: Bei den Luftschadstoffen hält er das Abstellen auf den JDTV für nachvollziehbar, bezüglich Lärm aber nicht, weil seiner Meinung nach dadurch die Einwirkdauer von fünf auf sieben Tage „gestreckt“ werden würde. Dass die Einwirkdauer dadurch „gestreckt“ wird, kann von der Behörde nicht nachvollzogen werden, da das geplante Straßenvorhaben nicht nur an den Wochentagen Montag bis Freitag, sondern auch an den Wochentagen Samstag und Sonntag dem Verkehr zur Verfügung stehen soll und somit klarerweise diese Wochentage auch zu beurteilen sind (unabhängig davon, dass die Beurteilungen anhand der JDTV Stand der Technik sind, wie bereits ausgeführt). Somit ist es für das Feststellungsverfahren gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 auch nicht erheblich, ob es durch geplante Lärmschutzmaßnahmen zu einer tatsächlichen Verbesserung für die betreffenden Siedlungsbereiche kommen wird, wie dies der Oö. Umweltanwalt bezweifelt, da eine Einzelfallbeurteilung gemäß § 3 Abs. 4 iVm Anhang 1 Z 9 lit. i UVP-G 2000 nicht vorzunehmen ist. Abgesehen davon wäre bei einer Einzelfallbeurteilung nicht zu prüfen, ob es zu einer Verbesserung für den Schutzzweck (das Schutzgut) kommt, für den das schutzwürdige Gebiet festgelegt wurde, sondern ob dieser Schutzzweck wesentlich beeinträchtigt wird.

Der Oö. Umweltanwalt sieht auch darin ein Problem, als für ihn unklar ist, ob und welche konkreten Lärmschutzmaßnahmen Teil des Vorhabens und damit Beurteilungsgegenstand sind. Es würden zwar Längen für aktive Lärmschutzmaßnahmen genannt, es gebe aber keine Details über deren Art und Höhe, somit wäre eine Klarstellung erforderlich, da im Feststellungsverfahren ja über das eingereichte Projekt insgesamt abzusprechen sei, eine grobe Festlegung sei hinreichend, aber unbedingt notwendig.

Dem Oö. Umweltanwalt ist beizupflichten, wenn er ausführt, dass Lärmschutzmaßnahmen, sofern solche überhaupt geplant sind, im Feststellungsverfahren berücksichtigt werden müssen, und dass deren Festlegung zumindest grob erfolgen muss. Aus behördlicher Sicht reichen aber die Angaben im Projekt zu den geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen, da sich aus dem schalltechnischen Bericht die Länge sowie das Schalldämmmaß (= die geplante Reduktion des Immissionspegels in $dB_{(A)}$) der einzelnen Lärmschutzmaßnahmen ergibt, aus den Plänen ergibt sich die Lage (und ebenfalls die Länge sowie das Schalldämmmaß) der Lärmschutzmaßnahmen. Die Höhe der einzelnen Lärmschutzanlagen ergibt sich somit indirekt aus diesen Angaben, da Lärmschutzanlagen (egal ob in Form von Wänden oder Wällen) eine (je nach Lage und Umgebungssituation verschiedene) Mindesthöhe haben müssen, damit es

zu den notwendigen Immissionspegelreduzierungen kommen kann. Die Angaben reichen nach Ansicht der Behörde somit für das Feststellungsverfahren aus, es ist aber nicht relevant, ob die Schallschutzanlage in Form einer Wand oder eines Walles oder einer anderen denkbaren Form ausgestaltet werden soll. Im konkreten Fall sind diese Überlegungen aber unerheblich, da eine Einzelfallprüfung, wie bereits begründet, nicht durchzuführen ist. Die Landesstraßenverwaltung hat die schalltechnische (und auch lufttechnische Untersuchung) zwar vorgelegt, notwendig wären diese Unterlagen aber nicht gewesen.

Auch wenn vom Land Oberösterreich im Rahmen des Trassenauswahlverfahrens die DTV_w herangezogen wurden ändert das aber nichts daran, dass für die UVP-Behörde nur die JDTV bei der Frage maßgeblich ist, ob die vom Gesetz ihrer Höhe nach erforderliche DTV erfüllt ist oder nicht. Wie die Landesstraßenverwaltung in ihrer Stellungnahme vom 06. März 2017 diesbezüglich ausdrücklich erklärt, rechnen die Verkehrsmodelle – auch im Hinblick zur Abschätzung der Leistungsfähigkeit – von Straßenprojekten grundsätzlich mit dem Werktagsverkehr (DTV_w). Dies deshalb, weil es bei der Leistungsfähigkeit schon darauf ankommt, ob ein Straßenbauvorhaben auch die maximal zu erwartenden Verkehrsbelastungen aus verkehrstechnischer Sicht „verträgt“ oder nicht. Der Einsatz der DTV_w -Werte für diese Fälle ist also erklärbar.

Weiters ist auch die gutachtliche Stellungnahme des verkehrstechnischen Amtssachverständigen von Bedeutung. Dieser hatte im Auftrag der UVP-Behörde zu klären, ob die erhobenen Verkehrszahlen (prognostizierter DTV für das Jahr 2025) plausibel sind bzw. deren Erhebung nachvollziehbar ist. Dieser Auftrag wurde im Laufe des Verfahrens insofern erweitert, als sich die gutachtliche Stellungnahme sowohl auf die JDTV als auch auf die DTV_w für das Prognosejahr 2025 beziehen sollte. Grund für den Auftrag war es, herauszufinden, ob es sich bei den vorgelegten Prognosezahlen um solche handelt, die ordnungsgemäß erhoben wurden und demgemäß auch von der UVP-Behörde im Rahmen ihrer Aufgabe im Feststellungsverfahren verwendet werden können.

Vom verkehrstechnischen Amtssachverständigen wurde zuerst die Validität des Verkehrsmodells durch die Gegenüberstellung der Modellwerte und der tatsächlich erhobenen Verkehrszahlen durchgeführt.

Anschließend wurde vom Amtssachverständigen die verschiedenen Ansätze für die Prognoseberechnung erläutert (Ansatz 1: Strukturdaten-basiertes Verkehrsmodell, Prognoseberechnung; Ansatz 2: Ableitungen aus Verkehrserhebungen; Ansatz 3: Ableitung der Steigerungsfaktoren auf Basis von Querschnittswerten über Jahresvergleiche) und ausgeführt, dass seitens der Landesstraßenverwaltung Ansatz 1 zur Prognoseberechnung gewählt wurde. Weiters wurde die Plausibilität der erfolgten Umrechnung der DTV_w -Werte in JDTV-Werte geprüft. Im Ergebnis kommt er zu folgenden Schlüssen:

- Die Datengrundlagen für die Verkehrsuntersuchung sind aktuell und ausreichend detailliert.
- Die Grundlagen für die Verkehrsprognose sind richtig gewählt.
- Die Prognoseberechnungen sind plausibel und nachvollziehbar.
- Die relevanten Straßenzüge bzw. mögliche Umlagerungseffekte sind ausreichend berücksichtigt.
- Die maßgeblichen verkehrlichen Zustände, welche für die Auswirkungsanalysen bedeutend sind, sind berücksichtigt.
- Die mit der verkehrlichen Wirkungsanalyse Westspange Steyr 2014 vorgelegten Verkehrszahlen („prognostizierter DTV für das Jahr 2025“) für die B 122b „Westspange Steyr, Nord – Mitte – Süd“ sind **plausibel**.
- Die Umrechnung der für das Jahr 2025 prognostizierten Verkehrsbelastungen, durchschnittlich tägliche Gesamtverkehrsstärke an sämtlichen Wochentagen im Jahreszeitbereich **JDTV** – aus dem durchschnittlich täglichen Werktags-Verkehr **DTV_w** – wurde mit nachvollziehbaren Ansätzen durchgeführt; die Ergebnisse sind richtig.
- Nach Vorlage der ergänzenden Unterlagen ist die Erhebung der prognostizierten Verkehrsbelastungen DTV_w und JDTV **nachvollziehbar**.

Aus dem schlüssigen und nachvollziehbaren Gutachten des verkehrstechnischen Amtssachverständigen folgt somit, dass die Verkehrsprognose selbst als auch deren Grundlagen nicht zu beanstanden sind und alle maßgeblichen verkehrlichen Zustände berücksichtigt wurden. Auch die Berechnung der JDTV-Werte, die Grundlage für die Erstellung der lärmtechnischen und lufttechnischen Untersuchung waren, ist nachvollziehbar und richtig.

Die Behörde hat daher keinen Grund, an der Richtigkeit der prognostizierten Zahlen zu zweifeln, auch wenn diese immer mit einer gewissen Ungenauigkeit behaftet sind, was aber einer Prognose immanent ist und kein Spezifikum des gegenständlichen Verfahrens darstellt.

9.5 Zur Stellungnahme der Grünen Steyr vom 07. Mai 2017

Hinsichtlich der Stellungnahme der politischen Partei „Die Grünen Steyr“ vom 07. Mai 2017 darf auf § 3 Abs. 7 sowie Abs. 7a UVP-G 2000 hingewiesen werden: Nach Abs. 7 leg.cit. haben Parteistellung und das Recht, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben, der Projektwerber/die Projektwerberin, der Umweltanwalt und die Standortgemeinde. Nach Abs. 7a UVP-G 2000 ist eine gemäß § 19 Abs. 7 leg.cit. anerkannte Umweltorganisation oder ein Nachbar/eine Nachbarin gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 leg.cit. berechtigt, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben, wenn die Behörde gemäß Abs. 7 feststellt, dass für ein Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Ab dem Tag der Veröffentlichung im Internet ist einer solchen Umweltorganisation oder einem solchen Nachbarn/einer solchen Nachbarin Einsicht in den Verwaltungsakt zu gewähren. Für die Beschwerdelegitimation der Umweltorganisation ist der im Anerkennungsbescheid gemäß § 19 Abs. 7 ausgewiesene Zulassungsbereich maßgeblich.

„Die Grünen Steyr“ sind eine politische Partei, als solche haben sie gemäß § 3 Abs. 7 leg.cit. weder ein Antragsrecht noch eine Parteistellung im Feststellungsverfahren, folglich auch kein Recht zur Einbringung einer Stellungnahme zum Vorhaben. Ob sie nach § 3 Abs. 7a UVP-G 2000 das Recht auf Akteneinsicht und der Erhebung einer Beschwerde gegen einen negativen Feststellungsbescheid der UVP-Behörde an das Bundesverwaltungsgericht haben, spielt im derzeitigen Verfahrensstadium keine Rolle, weil § 3 Abs. 7a leg.cit. lediglich die nachprüfende Kontrolle über die Entscheidung der UVP-Behörde regelt. Auf die Eingabe der Partei „Die Grünen Steyr“ ist somit nicht einzugehen.

9.6 Ergebnis

Das Vorhaben erfüllt also Anhang 1 Z 9 lit. g zweiter Fall UVP-G 2000. Es wurde daher gemäß § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 eine Einzelfallprüfung vorgenommen und die Frage geklärt, ob der Schutzzweck, für den das Grundwasserschongebiet festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird, wobei sich die Behörde gemäß § 3 Abs. 7 vierter Satz leg.cit. auf eine Grobprüfung beschränkt hat.

Durch das Vorhaben kommt es nach der eindeutigen gutachtlichen Stellungnahme des Amtssachverständigen für Hydrogeologie zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung des Schutzzwecks des Grundwasserschongebietes.

Der Tatbestand des Anhanges 1 Z 9 lit. i UVP-G 2000 ist (entgegen erster Annahmen) nicht erfüllt, weshalb diesbezüglich keine Einzelfallbeurteilung durchzuführen war.

Die Einzelfallprüfung hat somit ergeben, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Der notwendige Schutz der betroffenen Schutzgüter wird in den materienrechtlichen Verfahren bewirkt werden können.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Bescheid können Sie binnen **vier Wochen** nach Zustellung Beschwerde an das Verwaltungsgericht erheben.¹⁾

Falls Sie innerhalb der Beschwerdefrist einen Antrag auf Bewilligung der Verfahrenshilfe stellen, beginnt die Beschwerdefrist erst mit dem Zeitpunkt zu laufen, in dem der Beschluss über die Bestellung der Rechtsanwältin bzw. des Rechtsanwalts zur Vertreterin bzw. zum Vertreter und der anzufechtende Bescheid dieser bzw. diesem zugestellt sind. Wird der rechtzeitig gestellte Antrag auf Bewilligung der Verfahrenshilfe abgewiesen, beginnt die Beschwerdefrist mit der Zustellung des abweisenden Beschlusses an Sie zu laufen.

Die Beschwerde ist schriftlich²⁾ bei uns einzubringen und hat zu enthalten:

1. die Bezeichnung des angefochtenen Bescheides,
2. die Bezeichnung der belangten Behörde (bescheiderlassende Behörde),
3. die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt,
4. das Begehren und
5. die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist.

Sie haben das Recht, im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht eine mündliche Verhandlung zu beantragen.

¹⁾ Die Beschwerde (samt Beilagen) ist mit 30 Euro, ein gesondert eingebrachter Antrag (samt Beilagen) auf Ausschluss oder Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung mit 15 Euro zu vergebühren. Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks durch Überweisung auf das Konto des Finanzamtes für Gebühren, Verkehrssteuern und Glücksspiel (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) zu entrichten. Als Verwendungszweck ist das Geschäftszeichen des angefochtenen Bescheides anzuführen. Bei elektronischer Überweisung der Beschwerdegebühr verwenden Sie bitte nach Möglichkeit die Funktion „Finanzamtzahlung“ und geben Sie dabei neben dem Betrag folgende Informationen an: Steuernummer/Abgabenkontonummer: 109999102, Abgabenart: EEE – Beschwerdegebühr, Zeitraum: Datum des Bescheides. Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen Zahlungsbeleg oder einen Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung nachzuweisen. Dieser Beleg ist der Eingabe anzuschließen. Die Gebühr ist nicht zu entrichten, wenn im § 14 TP 6 Abs. 5 Gebührengesetz 1957 oder im jeweils zur Anwendung kommenden (Verwaltungs)Materiengesetz eine Gebührenbefreiung für die Eingabe vorgesehen ist.

²⁾ Schriftlich bedeutet handschriftlich oder in jeder technisch möglichen Form nach Maßgabe der Bekanntmachungen der Oö. Landesregierung unter [<http://www.land-oberoesterreich.gv.at> > Service > Amtstafel > Rechtsinformation].

Ergeht an:

1. Land Oberösterreich *als Landesstraßenverwaltung und Projektwerber*, pA Amt der Oö. Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Straßenneubau und -erhaltung, Bahnhofplatz 1, 4021 Linz,
zu BauN-200.321/78-2016-Ebs/His
Beilage: 1 Projekt
2. Oö. Umweltschutzanstalt, zH Herrn Oö. Umweltschutz Dipl.-Ing. Dr. Martin Donat, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz,
zu UAnw-900037/29-2017-Don
3. Stadt Steyr, *als Standortgemeinde*, p.A. Magistrat Steyr, Rathaus, Stadtplatz 27, 4400 Steyr
zu Bau STR-2/2017

Ferner zur Kenntnis:

4. Oö. Landesregierung, pA Amt der Oö. Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung Verkehr, Bahnhofplatz 1, 4021 Linz, *als Straßenrechtsbehörde*
zu VERK-2017-17405/r-Gru
5. Bürgermeister der Stadt Steyr, Amtsgebäude Reithoffer, Pyrachstraße 7, 4400 Steyr, *als Bezirksverwaltungsbehörde (für Wasserrecht und Naturschutzrecht)*
zu GZ Bau STR-2/2017
6. Wasserwirtschaftliches Planungsorgan, pA Amt der Oö. Landesregierung, Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft, Abteilung Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz
zu WPLO-2017-187425/2-Sb
7. Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
pA Umweltbundesamt GmbH, Spittelauer Lände 5, 1090 Wien

Im Auftrag:

Mag. Ralph Silber

Hinweise:

Dieses Dokument wurde amtssigniert. Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels und des Ausdrucks finden Sie unter:

<https://www.land-oberoesterreich.gv.at/amtssignatur>

Wenn Sie mit uns schriftlich in Verbindung treten wollen, richten Sie Ihr Schreiben bitte an das Amt der Oö. Landesregierung, Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft / Abteilung Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht, Kärntnerstraße 10-12, 4021 Linz, und führen Sie das Geschäftszeichen dieses Schreibens an.