

GZ BMVIT-316.436/0006-IV/IVVS-ALG/2016

Steiermark

S 36 Murtal Schnellstraße

Abschnitt St. Georgen ob Judenburg bis Scheiflinger Ofen (S36 TA2)

Bestimmung des Straßenverlaufes

Projektänderung „Temporäres Bauabschnittsende S 36-km 54,650 mit Einbindung B317“

Änderung der Dienstanweisung

Wien, am 4. Oktober 2016

DIENSTANWEISUNG

zur Änderung der Dienstanweisung

GZ BMVIT-316.436/0013-II/ST-ALG/2009 (Beilage 2)

Die Dienstanweisung GZ BMVIT-316.436/0013-II/ST-ALG/2009, zuletzt geändert durch die Dienstanweisung GZ BMVIT-316.436/0020-IV/IVVS-ALG/2015, wird wie folgt geändert:

Maßnahme 12 entfällt.

Maßnahme 21 lautet:

21. Im Bereich der Fahrstreifenreduktion und der Einbindung der Begleitstraßen im Westen ist in beiden Fahrtrichtungen aus Lärmschutz- und Verkehrssicherheitsgründen von Projekts-km 19,30 bis 400m nach dem Abschnittsende (ca. bei Bestands-km 17,35) vor Verkehrsfreigabe des Gesamtabschnittes der S 36, St. Georgen ob Judenburg bis Scheiflinger Ofen, eine Tempo 80 km/h - Verordnung bei der zuständigen Behörde zu erwirken.

Maßnahme 60 lautet:

60. Spätestens ein Jahr nach Verkehrsfreigabe des jeweiligen Verwirklichungsabschnittes der S36-TA2 und vier Jahre nach der ersten Überprüfung sind schalltechnische Überprüfungen von einem staatlich dazu befugten Ziviltechniker oder von einer akkreditierten Prüfstelle vorzunehmen. Dabei ist der Verkehr getrennt nach Fahrzeugarten zu zählen und die mittlere Geschwindigkeit der Fahrzeugarten zu messen. In den etwa 25 m vom Fahrbahnrand entfernten Kontrollpunkten sind die

Schallpegelwerte zu messen. Die Messungen sind bei geeigneten meteorologischen Bedingungen gemäß der RVS 04.02.11 durchzuführen und auszuwerten.

Mit den während der Messung gezählten Verkehrswerten und gemessenen Geschwindigkeiten ist der Schallpegel im Kontrollpunkt zu berechnen, wozu das Berechnungsmodell heranzuziehen ist, wie es zur Prognose bei der UVE verwendet wurde. Die Differenz des gemessenen und berechneten Schallpegels bildet den Korrekturwert k .

Wenn keine anderen Daten zur Verfügung stehen, ist über einen repräsentativen Zeitabschnitt bei Tag und bei Nacht die mittlere Geschwindigkeit der Fahrzeugarten zu messen.

Für den Kontrollpunkt ist erneut der Schallpegel L_{ber} getrennt für den Tag und für die Nacht zu berechnen, wozu die maßgebenden durchschnittlichen täglichen Verkehrswerte aus den Zählstellen und die tatsächlich gemessenen Geschwindigkeiten heranzuziehen sind. Durch Hinzuzählen des Korrekturwertes erhält man den für das Analysejahr maßgebenden Wert $L_m = L_{ber} + k$.

Für den Messpunkt ist mit den der Prognose laut UVE zu Grunde gelegten Daten (Verkehr, Geschwindigkeit, Fahrbahn, etc.) der Immissionswert L_p zu ermitteln.

Der gemäß der UVE prognostizierte Wert L_p ist mit dem maßgebenden Wert L_m zu vergleichen. Treten Abweichungen auf, so sind diese zu analysieren. Wenn der maßgebende Wert tatsächlich größer ist, so sind die Emissionen und damit auch die Immissionen höher als sie in der UVE prognostiziert wurden. In diesem Fall ist ein Lärmschutzprojekt auszuarbeiten und umzusetzen, mit dem die prognostizierten Werte wieder eingehalten werden können. Für die Lärmmessungen ist jeweils ein Kontrollpunkt in den folgenden Abschnitten festzulegen:

- zwischen Edling und St. Georgen,
- zwischen St. Georgen und Unzmarkt
- zwischen Unzmarkt und Scheiffling.

Maßnahme 61 lautet:

61. Nach Verkehrsfreigabe des jeweiligen Verwirklichungsabschnittes sind auch Kontrollmessungen im Anrainerbereich nach derselben Methode, wie im vorigen Punkt beschrieben, durchzuführen. Dabei ist zu beachten, dass die Messwerte durch andere Lärmquellen und durch meteorologische Einflüsse, die vor allem bei größeren Entfernungen sehr stark sind, wesentlich beeinträchtigt sein können. Die Messwerte sind entsprechend zu analysieren und zu interpretieren. Wenn die maßgebenden Werte um mehr als 3 dB über den prognostizierten Werten liegen, so sind Messungen über längere Zeiträume, mindestens aber über 24 Stunden, durchzuführen. Wenn auch auf diese Weise Überschreitungen der prognostizierten Werte festgestellt werden, so ist ein Lärmschutzprojekt auszuarbeiten und umzusetzen, mit dem die prognostizierten Werte wieder eingehalten werden können.

Lärmmessungen sind bei den genannten Anrainern durchzuführen:

St. Georgen 120, St. Georgen 91, St. Georgen 103, Linden 106,

Unzmarkt: Objekt „Gstattbauer“, Murried 9, Kirchengasse 13, Fünfhausgasse 24, Kirchengasse 34, Edling 2,

Wallersbach 38, Hirschfeld 7

Maßnahme 103 lautet:

103. Monitoring

a) Die Projektwerberin hat

- in den Jahren eins, drei, fünf und zehn nach Aufnahme des jeweiligen Teilbetriebes die Wildquerungseinrichtungen Georgnerbach und Gstattbauer und weiters die Bachquerungen über den Bachleitenbach und den Ebringbach sowie
- in den Jahren eins, drei, fünf und zehn nach Aufnahme des Vollbetriebes die Wildquerungseinrichtung Hirschfeld und weiters die Bachquerung über den Hirschfeldbach

optisch zu überwachen, wobei sich für diesen Zweck digitale Foto- oder Videokameras anbieten. Damit wird die tatsächliche Nutzung durch Wildtiere aller Art kontrolliert. Die Daten müssen zu jeder Jahreszeit in für statistische Tests ausreichendem Umfang (30 Tage je Jahreszeit) gesammelt, ausgewertet und in Berichtsform der UVP-Behörde zur Verfügung gestellt werden.

b) Für den Bereich zwischen dem temporären Westende der S 36 bei km 54,650 und dem Scheiflinger Ofen (Tunnel) hat die Projektwerberin ein schlüssiges Monitoringkonzept (Anbringung von Wildtierüberwachungskameras) durch einen Wildökologen erstellen zu lassen und der UVP-Behörde vorzulegen. Ein Fokus des zu überwachenden Bereiches wird jedenfalls im Nahbereich (Gehölzstreifen) des Hirschfelderbaches liegen müssen. Dieses Monitoring ist auf die Dauer von sieben Jahren ab Verkehrsfreigabe des 2. Verwirklichungsabschnittes (Baulos 05) durchzuführen und kann bedarfsweise verlängert werden, längstens bis zur Verkehrsfreigabe des Gesamtabschnittes (St. Georgen ob Judenburg – Scheiflinger Ofen). Monitoringberichte samt wildökologisch fundierten Aussagen zum Befund und allfällig daraus sich ergebende Maßnahmenvorschläge sind der UVP-Behörde jährlich zumindest einmal vorzulegen.

c) Für den Bereich zwischen dem temporären Westende der S 36 bei km 54,650 und dem Scheiflinger Ofen (Tunnel) hat die Projektwerberin ein Monitoring von KFZ-Wildtierkollisionen durchzuführen. Es sind alle im Straßenverkehr getöteten oder verletzten Wildtiere (alle Wildarten, nicht nur Schalenwild) unter möglichst genauer Ortsangabe, Datum und Uhrzeit (Eingrenzung zumindest auf Bereiche des Tages) zu melden. Es ist eine Organisation als Ansprechpartner und Koordinator vor Ort zu benennen, die eine entsprechende Fallwildliste zu führen hat. Der Koordinator hat einmal jährlich die von dem Streckenabschnitt betroffenen Jagdrevierinhaber sowie die örtlich zuständige Polizei schriftlich zu erinnern, dass ihm Fallwild unverzüglich zu melden ist. Einmal jährlich hat ein von der Projektwerberin bestellter Wildökologe die so gesammelten Fallwilddaten auszuwerten und einen Bericht samt Interpretation und allfälliger Maßnahmenvorschläge zu erstellen. Dieser Bericht ist der UVP-Behörde vorzulegen. Ist ein Individuum einer Anhang IV-Art der FFH-RL (Bär, Wolf, Luchs, Wildkatze, Fischotter, Biber) von einer KFZ-Kollision betroffen, so hat der lokale Ansprechpartner/Koordinator dies unverzüglich dem betreuenden Wildökologen zu melden. Dieses Fallwildmonitoring hat sich ebenfalls auf sieben Jahre ab Verkehrsfreigabe des 2. Verwirklichungsabschnittes (Baulos 05) zu erstrecken und kann bedarfsweise verlängert werden, längstens bis zur Verkehrsfreigabe des Gesamtabschnittes (St. Georgen ob Judenburg – Scheiflinger Ofen).

Maßnahme 182 lautet:

182. Aus medizinischer Sicht sind zusätzlich objektseitige Maßnahmen bei Wohnanrainern in den folgenden Bereichen unbedingt erforderlich, wobei Details in einem Schallschutzprojekt auszuarbeiten sind. Dieses Schallschutzprojekt ist der UVP-Behörde bis spätestens drei Monate vor Verkehrsfreigabe des Verwirklichungsabschnittes 1 (UFT St. Georgen) für den Siedlungsbereich 1 (St. Georgen), vor Verkehrsfreigabe des Verwirklichungsabschnittes 2 (Baulos 05) für die Siedlungsbereiche 2 und 3 (St. Georgen-Unzmarkt und Unzmarkt) und vor Verkehrsfreigabe des Verwirklichungsabschnittes 3 (Bereich Hirschfeld) für den Siedlungsbereich 4 (Unzmarkt – Scheiflinger Ofen) zur Zustimmung vorzulegen. Die objektseitigen Maßnahmen sind auf Kosten der ASFINAG vor Verkehrsfreigabe umzusetzen.

Siedlungsbereich 1: St. Georgen

- Bei den Anrainern StG023, StG091 und StG120 für Schlafräume. Dies gilt auch für das Feuerwehrhaus, wenn dort Räume mit einer dauernden Schlafnutzung bestehen.
- Bei Anrainer StG013 für Wohnräume.

Siedlungsbereich 2: St. Georgen - Unzmarkt

- Bei Anrainer Dö65b und G1 für Schlafräume.

Siedlungsbereich 3: Unzmarkt

- Bei den Anrainern MU35, Fü24, AmB08, Kig11, Kig13, Kig18, AmB14, für Schlafräume.

Siedlungsbereich 4: Unzmarkt - Scheiflinger Ofen

- Bei den Anrainern Eb08, Eb09a und Hi05 für Schlafräume.
- Bei den Anrainern Hi06, Hi07, Hi08 und Hi13 für Wohnräume.